

SETIEMBRE: MES DE ENCONADA PUJA PARA ROMPER LA BARRERA DEL SONIDO EN AUTO
AÑO XXII - Nº 265
AGOSTO DE 1969
PRECIO: $ 100 m/n.
EN TODO EL PAIS
COCHE A LA VISTA!..
SHELL
GOODYEAR
Ford
Mickey Thompson
AUTOLITE SPECIAL
Las revistas de Mauro
el "santo y seña" -es RAMCO-
lo más avanzado en diseño y calidad que se produce en aros para pistón.
RAMCO BAR-FLEX
Distribuidores exclusivos:
GOFFRE, CARBONE Y CIA. S.A.C.I.
Solicítelos al agente de su localidad

Nuevamente ALIADOS EN EL TRIUNFO!

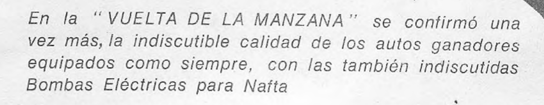
Bombas Eléctricas

INDIANAPOLIS

y Equipo Oficial

PEUGEOT

En la "VUELTA DE LA MANZANA" se confirmó una vez más, la indiscutible calidad de los autos ganadores equipados como siempre, con las también indiscutidas Bombas Eléctricas para Nafta



1°. JOSE MIGLIORE

CATEGORIA
Clase "B"
CON PEUGEOT 404

Si en estas exigencias propias de las competencias demuestran su eficaz rendimiento, por qué no adaptarlas usted también en su vehiculo de uso diario?

EN VENTA EN TODAS LAS CASAS DEL RAMO

COCHE A LA VISTA!..

APARECE EL 1º DE CADA MES

LA REVISTA DE AUTOMOVILISMO MAS COMPLETA

Dirección:

LUIS ELIAS SOJIT
LUIS MICELI

REDACCION Y ADMINISTRACION

RODRIGUEZ PEÑA 794
Piso 1º - Ofic. 4 - T. E. 44-2213 y 3341
Horario de Oficina: de 15 a 19 horas

DIRECCION CABLEGRAFICA COCHE A LA VISTA

Representante en Nueva York
MIGUEL BOMAR
230 East 79 th Street, N. York, 10021

•

AÑO XXII - AGOSTO 1969 - Nº 265

•

NUESTRA PORTADA



El mes próximo vuelve a actualizar a las famosas salinas norteamericanas donde anualmente suelen realizarse impresionantes intentos para batir los records de velocidad terrestre. Esta vez cobra particular importancia el hecho de que se tratará de rebasar los 1.000 k.p.h. y hasta la barrera del sonido. Esta y otras notas de palpitante interés, cotización auténtica de automotores nuevos y usados, campeonatos, carreras, programaciones del mes y todo cuanto interesa a los "tuercas", en lo nacional e internacional, además del clásico Suplemento Técnico, lo encontrará en la presente edición.

MIEMBRO DE LA ASOCIACION ARGENTINA DE EDITORES DE REVISTAS (A. A. E. R.)



El presidente de la CADAD desató una tormenta en un vaso de agua. Carman fue más contundente con sus 30 millones.

CADAD: UNA TORMENTA EN UN VASO DE AGUA

TREMENDOS nubarrones cubrían el cielo de la CADAD antes y durante la asamblea general ordinaria realizada el 19 del mes pasado, ya que se consideraba un hecho el alejamiento del presidente y hasta del activo secretario del cuerpo. La primera sorpresa fue la oposición del segundo de los citados, el comodoro Ernesto E. Baca, para que el periodismo asistiera a las deliberaciones. Llegó a afirmar que "mientras él estuviera en el recinto, no permitiría que permaneciera ningún periodista". Sin embargo, a propuesta del doctor Oscar Olguín, miembro del Consejo Directivo, se aprobó por amplia mayoría el acceso de los hombres de prensa y al hacerse efectiva la medida, no se retiró el comodoro Baca, como muchos creyeron. Tampoco hubo renuncias y la trasnochada reunión se deslizó por carriles tediosos, como si una bomba de tiempo estuviera aguardando el "clic" decisivo para explotar.

En lo constructivo se aprobaron las reglamentaciones para Turismo anexo "J", Grupo II y Sport Prototipo, categoría a la que se incorporó la clase correspondiente a motores de 3 litros, todo de acuerdo con las prescripciones de la Federación Internacional del Automóvil. En Turismo de Carretera, respondiendo al pedido que consideramos "suicida" de la Asociación que detenta la representación de los corredores de esa fórmula, se dispuso "no innovar", hasta el 31 de diciembre del año próximo.

También se designó una comisión para proyectar el calendario 1970, en base a estructuras que contemplan calidades y antecedentes de los clubes peticionantes, escenarios ofrecidos, así como una amplia gama de factores y circunstancias que sirvieron para que el bla-bla alcanzara teórica importancia en un tema que está visto, reclama medidas prácticas, ejecutivas. En otro orden, se incorporó a la Federación número uno, la de Pilotos y a un representante de la Asociación Argentina de Volantes. Se facultó al Comité Ejecutivo para modificar el artículo 205 del Reglamento Deportivo, referente a los puntajes de las carreras, que se adjudicarán de acuerdo al kilometraje de las respectivas competiciones, pero haciendo distingos entre las que se disputen en ruta y las que se desarrollen en autódromos.

:-:-:

Y sonó el "clic" en forma sorpresiva, cuando ya nadie lo esperaba. El preanuncio de tormenta fue efectuado por el presidente Alesio R. Chessel, quien solicitó que se dispusiera la instalación de la sede de la CADAD en la ciudad de Córdoba, asiento del proponente, agregándose que era conveniente que el cuerpo funcionara en el lugar de residencia de su titular. No hubo necesidad de debate, ya que el estatuto del organismo establece que el asiento del mismo debe ser la capital federal, hecho que por lo visto el presidente Chessel ignoraba. ¿Nunca leyó los estatutos que debe hacer cumplir?

Acto seguido, explotó la bomba: Chessel renunció. La crisis tomaba cuerpo y todos miraron al secretario Baca, pero éste no se inmutó. La dimisión del representante cordobés se rechazó y todo quedó como antes. La tormenta se había desatado dentro de un vaso de agua.

Se volvió a dormitar en cauces comunes a este tipo de asambleas, incluso cuando se dio un voto de aplauso a la Comisión Técnica Fiscalizadora, quizás como una forma de avalar la particular ofensiva desatada contra el constructor Heriberto Pronello, cuya suspensión por 6 meses como concurrente todavía no ha sido suficientemente fundada para que ese voto de aplauso tenga una base firme dónde apoyarse.

Otro aspecto que despertó a los "amodorrados" fue el informe sobre aprobación y habilitación de algunos circuitos semipermanentes por parte de la Comisión Ejecutiva de Competencias Automovilísticas de la provincia de Buenos Aires, que integran importantes organismos estatales, además de la ACTC y la CADAD, entidad esta a la que "se exige su anuencia para la autorización de cualquier tipo de pruebas".

Entre otras cosas (procurar creación de un cuerpo idóneo para controlar las competencias, régimen de otorgamiento de licencias, exigencia a debutantes a iniciarse en la clase "A" de anexo "J", etc.), se "tomó nota" de un ofrecimiento del ACA: nada menos que 30 millones de pesos para la sede de la CADAD en la capital federal. Carman volvía a tomar los hilos de la "independencia" del cuerpo que seguía presidiendo Chessel. En Córdoba parecía existir ánimo, mientras tanto, de imponer su retiro en forma irrevocable. ¿Pasará algo o se volverá al mar de aceite?

PRIVO LA LOGICA CON LOS PUNTOS DE "LA MANZANA"

Por SEBASTIAN VARELA

BUENO, por fin un mes con algo de actividad! En julio hubo de todo y para todos. Aunque en pequeñas dosis, comparando con el resto de la temporada, no nos podemos quejar. A pesar de ello, no se han alterado gran cosa las posiciones en los distintos campeonatos. Cabe destacar que, por fin, la CADAD otorgó el puntaje correspondiente a la "Vuelta de la Manzana" de acuerdo con la teoría que en estas páginas venimos sosteniendo desde un primer momento, pero sin sumarle a quienes obtuvieron puntos por la clasificación general los que realmente hubieren conseguido en las etapas. Al respecto, debemos señalar que se ha empleado el concepto que rigiera hasta 1967 y que en la temporada siguiente se modificara ya sobre las postrimerías del año, con las consiguientes discusiones que los aficionados recordarán. Prometemos volver sobre el tema, ya que el reglamento en su articulado da pie a que los hombres encargados de aplicarlo puedan hacerlo en uno u otro sentido, de acuerdo con su entender.

Por tierras europeas, todo sin novedad. Porque el hecho que James Stewart haya ganado los dos GP del mes, ya no representa ninguna sorpresa para nadie. El escocés parece estar dispuesto a no dejar ni las migas. En media temporada, seis de doce carreras disputadas, ya lleva 28 puntos de ventaja; o sea que ni con tres victorias consecutivas se lo puede alcanzar. Todavía no es campeón, pero dicen las malas lenguas que ya está ensayando "caritas" a cuenta. Damos a continuación las posiciones en los distintos certámenes al 31-7:

• MUNDIAL DE CONDUCTORES

Fórmula 1

	Pts.
1º) J. Stewart (brit.)	45
2º) B. McLaren (neoc.)	17
3º) G. Hill (brit.)	16
4º) J. Ickx (belga)	13
4º) J. Siffert (suizo)	13
8º) J. P. Beltoise (fr.)	11
6º) D. Hulme (neocel.)	11
8º) P. Courage (brit.)	8
9º) C. Amon (brit.)	4
10º) R. Attwood (brit.)	3
10º) V. Elford (brit.)	3
10º) J. Rindt (austríaco)	3
13º) J. Surtees (brit.)	2
14º) J. Brabham (austr.)	1

• MUNDIAL DE MARCAS

	Pts.
1º) Porsche	68
2º) Ford	26
3º) Ferrari	15
4º) Lola	14
5º) Matra	6
6º) Alfa Romeo	3
6º) Chevron	3
8º) Alpine Renault	1

• TURISMO DE CARRETERA

	Pts.
1º) G. Perkins	18
2º) R. Bonanno	9
3º) D. Emiliozzi	6
3º) O. M. Franco	6
3º B. Larriestra	6
6º) M. García	4
6º) C. Mainatti	4
8º) C. Pairetti	3
8º) E. R. Canedo	3
8º) F. Urruti	3
11º) J. M. Faraoni	2
11º) C. Reutemann	2
13º) C. Galbato	1
13º) H. Gradassi	1
13º) R. Scaramella	1
12º) A. Villegas	1
9º) F. Trapani	1
11º) C. Ferrea	0,50

• SPORT PROTOTIPOS

1º) C. Marincovich	9
2º) J. M. Bordeu	7
3º) E. Copello	6,50
3º) J. Cupeiro	6,50
5º) C. Pairetti	3
5º) C. Pascualini	3
7º) C. Ruesch	2,50
7º) C. Ballbé	2,50
9º) E. Aranzana	1
9º) O. M. Franco	1
9º) C. Galbato	1
9º) F. Urruti	0,50
13º) L. R. Di Palma	0,50
13º) T. Riva	0,50
13º) A. Vianini	0,50

• MECANICA ARGENTINA

Fórmula 1

1º) N. Estéfano	19
2º) C. Pairetti	12
3º) V. H. Plá	10
4º) J. Ternengo	9
5º) R. Kissling	6
6º) N. García Veiga	4
7º) O. Sotro	3
7º) R. Sotro	3
9º) O. Cuvertino	2
9º) H. Schmidt	2
11º) R. Requejo	1

Fórmula 2

1º) R. Kissling	9
2º) E. Santamarina	6

Fórmula 4

1º) C. Ragno	19
2º) A. Monguzzi	4,50
3º) A. Bullrich	4
3º) G. Stegman	4
5º) C. Andretta	2
5º) R. Espósito	2
5º) J. Guglielmino	2
5º) D. M. Orabena	2
9º) R. Martino	1

• TURISMO ANEXO "J"

Clase "A" (hasta 1.150 cc.)

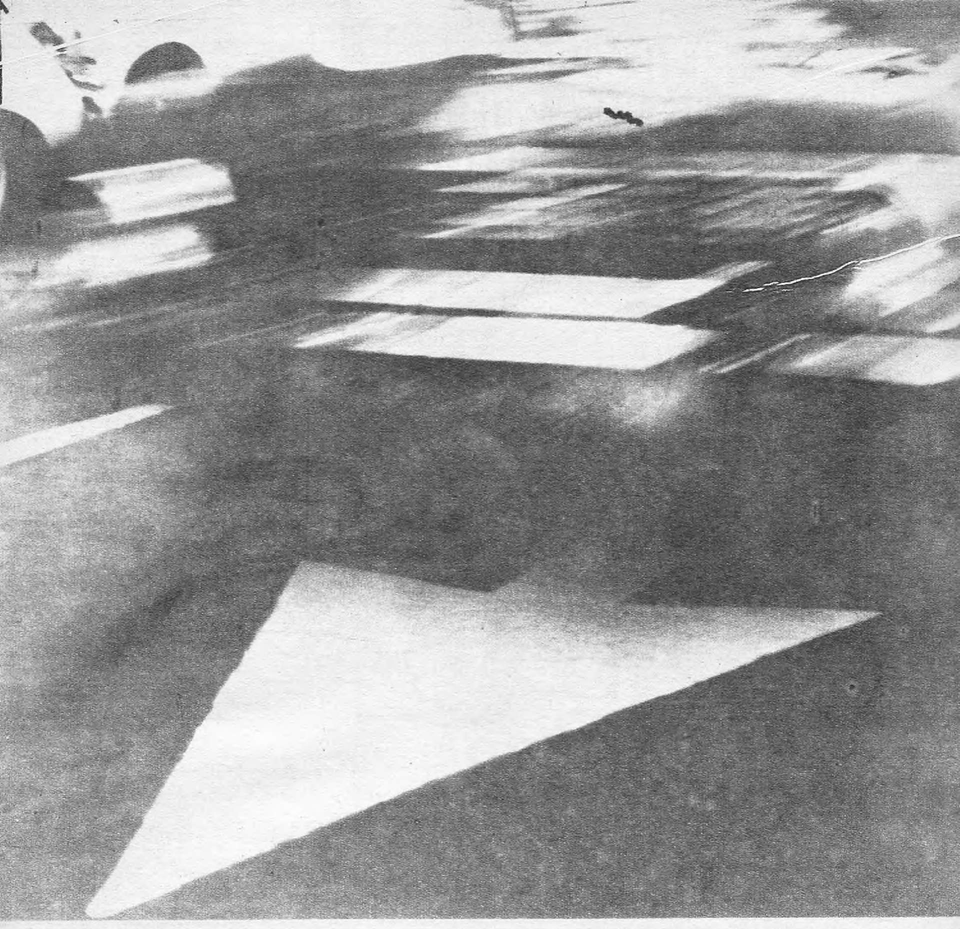
1º) E. Parisi	22
2º) A. Monguzzi	18
3º) R. Alonso	14,50
4º) C. Monguzzi	10
5º) C. Yanello	9
6º) R. Carranza	7,50
7º) R. Visintini	6
8º) O. Antelo	4,50
9º) M. Kember	4
10º) O. Podestá	3,50
11º) J. C. Castellani	3
11º) O. Sosa	2
13º) V. Maccari	2
13º) A. Roggero	2
15º) R. Carubia	1,50
16º) A. Prono	0,50

Clase "B" (1.151 a 2.000 cc.)

1º) J. Migliore	30
2º) J. Ledesma	14
3º) N. Castañón	13
4º) E. R. Canedo	12
5º) J. Ahumada	10
6º) R. Pachelo	5
7º) D. Bonamici	4
7º) N. García Veiga	4
9º) R. Miotti	3,50
10º) R. Bonanno	3
11º) M. Galluzzi	3
11º) O. R. Juchet	3
11º) O. López	3
14º) F. Mayorga	2,50
15º) V. Linares	2
16º) A. Arizu	1
16º) F. Bruno	1
16º) A. Di Nezio	1
16º) C. M. Behety	1
16º) C. Reutemann	1
21º) J. Vallasciani	0,50
21º) H. Caram	0,50
21º) E. Fernandino	0,50

Clase "C" (2.001 en adelante)

1º) C. Mainatti	21,50
2º) H. Cuitiño	19
2º) "Larry"	19
4º) H. Maneglia	7
4º) R. Jaras	7
6º) H. Sales	6
7º) C. Von Wernich	5,50
8º) A. Monguzzi	4
9º) D. López Oribe	3,50
10º) R. Wood	3
11º) J. Gotte	2
11º) A. Boleas	2
13º) R. Mouras	1
13º) J. Z. Olazábal	1
13º) H. Klein	1
13º) A. Roude	1
13º) W. Warner	1
18º) M. Real	0,50
18º) J. Carignani	0,50
18º) J. Flores	0,50



La Prensa señala el camino en automovilismo.

(Sígala. Todos los lunes.)

Conozca *ya* los audaces, nuevos y potentes modelos que surgen de Estados Unidos y Europa. Abra con nosotros el capot. Estudie el corazón de los motores; analice las ventajas de nuevos sistemas de suspensión, de frenos, de carburación.
Admire la línea actual que la ingeniería y el arte pusieran en los vehículos '69.
Participe en las polémicas que desatan los ensayos de futuros sistemas de propulsión y, al mismo tiempo, reviva con nosotros la nostalgia que despierta el estudio de los viejos modelos, aquellos que por un lado nos hacen sonreir, y por otro nos causan admiración . . .
Los lunes, hay mucho que ver en este viaje por el mundo del automóvil.

Suba con nosotros. **LA PRENSA**

SETIEMBRE: MES DE ENCONADA PUJA PARA ROMPER LA BARRERA DEL SONIDO EN AUTO

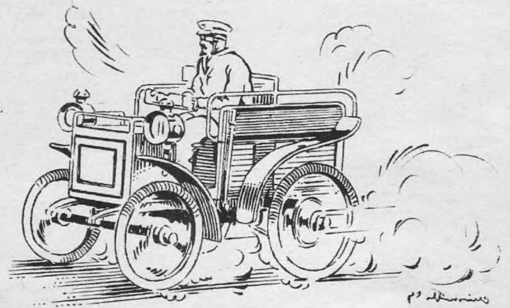


• *Con este auto, hace 4 años, Breedlove logró el mundial de velocidad que se quiere batir: 966,5 k.p.h.*

EL nacimiento del siglo marcó una sucesiva puja por el establecimiento del record de velocidad terrestre. Tal distinción no sólo ha sido y es aspiración de hombres y marcas, sino que interesa a los países como distinción y promoción en la órbita de todo el planeta. Es indudable que tanto el piloto como su patria se convierten en noticia espectacular cuando se superan los registros que en vertiginosos intentos cada año suelen modificar la tabla iniciada en 1898 con una media de 63,100 k.p.h. y culminada en 1965 con 966,500 k.p.h.



• *John Stapp, norteamericano, logró 1.016 k.p.h. en 1954, mas no se reconoció: el vehícuo iba sobre un riel.*

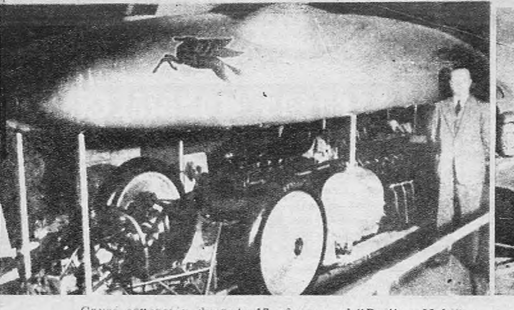


Con esto empezó la encarnizada puja: fue en 1898 y el registro dio 63.100 k. p. h. A 70 años, se busca pasar la barrera del sonido, en tierra.

Setiembre, mes que ya está a la vista de estos días, marcará varios intentos y si se considera que la velocidad de 340 metros por segundo que es patrimonio del sonido equivale a 1.224 k.p.h., podemos decir que ya se acerca el hombre a la barrera del sonido también con vehículos terrestres. Incluso que podría romperla, lo cual configura un acontecimiento que supera en mucho al que conmovió al mundo hace unos años cuando se logró ese objetivo mediante los aviones a reacción.

• MAS DE 1.000 K.P.H.

Debe esperarse, por lo menos, que se rebasará el tope de los 1.000 k.p.h., meta importante que tendrá, seguramente, repercusión histórica. Sin embargo, debe reconocerse que en diciembre de 1954 ya se logró ese objetivo, aunque con un vehículo poco ortodoxo, pero en definitiva terrestre. El yanqui John Stapp usó para establecer 1.016 k.p.h., un verdadero cohete de forma tubular, montado sobre un riel y propulsado por un motor a reacción, con un peso total de 907 kilos. Alcanzó la velocidad máxima anotada en 5 segundos, debiéndose frenar inmediatamente y en forma brusca, tras haber recorrido 853 metros. El experimento se hizo en Holloman, a 1.250 metros sobre el nivel del mar. Stapp sólo se protegió con un casco de plástico y sufrió presiones 35 veces superiores al peso de su cuerpo, resultando con hinchazón en los ojos y otras anormalidades físicas, afortunadamente de poca importancia. En cambio sí es importante señalar que 1.000



Causó sensación durante 17 años: es el "Railton Mobil" de Cobb, semidesarmado aquí. En 1947, 634,2 k.p.h. ¡Oh!



Así trabajaban en el "Thunderbolt" (Centella) de Eyston, recordman en 1937 y 1938, con cerca de 600 k.p.h.

k.p.h. a ese nivel, equivale a 1.600 k.p.h. en el nivel del mar.

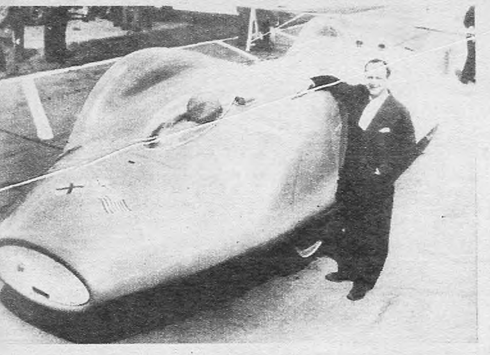
• OTRA VEZ THOMPSON

Se habla de varios intentos, incluido uno por parte de los rusos (aunque en determinada cilindrada cuyo tope sería 450 k.p.h.), pero indiscutiblemente el de mayor importancia "en los papeles" es el del estadounidense Mickey Thompson, el hombre que logró superar la barrera de las 400 millas por hora (aproximadamente 640 k.p.h.), con un coche impulsado por motor a pistón. Fue en 1960 con su "Challenger I", en la pista de Bonneville, escenario elegido para estas experimentaciones, sobre la superficie de sus famosas salinas (Salt Flats). Lamentablemente, en la oportunidad no se le reconoció el record, ya que por un desperfecto mecánico, no pudo recorrer la pista de 16 kilómetros en ambos sentidos y dentro del plazo máximo de una hora, tal como lo estipula el reglamento del Auto Club de los EE. UU. (U. S. Auto Club), para los intentos de records en ese escenario natural. El piso del lugar está cubierto de sal pura y cristalina, como resto de un gran lago que en la era glaciar ocupaba buena parte de los Estados de Nevada y Utah, convirtiéndose al cabo de miles de años en el actual lugar de asombro por su particular belleza.

Thompson utilizará el próximo mes el "Ford Autolite Special", impulsado por 2 motores Ford de 427 pulgadas cúbicas de cilindrada y árbol de levas a la cabeza. Uno de los motores va a popa, desarrollando la friolera de 1.260 HP para als ruedas posteriores y el otro, dispuesto adelante, desarrolla 810 HP para las ruedas anteriores. Thomp-

ESPECIFICACIONES DEL 'FORD AUTOLITE SPECIAL'

Potencia: Dos motores Ford de 427 pulgadas cúbicas de cilindrada, con árbol de levas a la cabeza.
Motor delantero: Alimentado por carburadores: 810 HP.
Motor trasero: Sobrealimentado: 1.260 HP.
Longitud: 9,07 metros.
Altura: 0,68 metros.
Ancho: 0,89 metros.
Peso: 2.447 Kgs.
Transmisión: Dos sistemas automáticos de tres velocidades.
Chasis: Barras de acero tubular.
Casco: Aluminio extra-liviano.
Neumáticos: 60,42 cms. de diámetro; trocha delantera: 61 cms.; trocha trasera: 48 cms.
Frenos: Frenos de disco en las cuatro ruedas. •
Paracaídas: Conjunto de tres paracaídas de distintos diámetros.

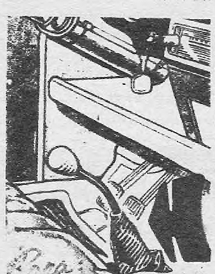


• *Donald Campbell, fanático de la velocidad como su padre Malcolm, junto a su "Pájaro Azul", record en 1964.*

son viajará en el centro y contará con un sistema de frenaje a discos especiales para accionar sobre las 4 ruedas y 3 paracaídas de diverso diámetro que se abrirán sucesivamente detrás del auto. El primero es de 0,60 metro de diámetro, el segundo de 2,20, que sirve para reducir la velocidad a 300-320 k.p.h. y finalmente el más grande (5 metros), pone en vigencia la última etapa para frenar. El chasis es de aluminio extraliviano, con barras tubulares de acero. El diseño es del propio Thompson y fue realizado a través de la Ford Motor Company.

• COMO UN PROYECTIL

El titular de la Reactions Dynamics Inc, Peter Farnsworth, anunció que con un revolucionario modelo de auto, similar a un proyectil, se tratará el próximo mes de batir el record mundial de velocidad terrestre. El coche es el Blue Flame, de 11 metros de largo, que funciona con gas natural a través de un motor de los que se usan para los cohetes espaciales. También se utilizará las salinas de Bonneville para esta difícil experiencia.

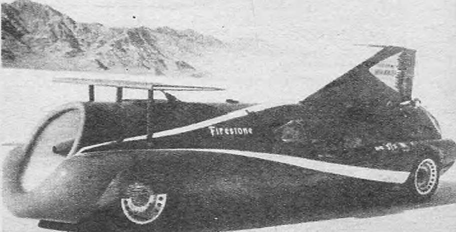


LOS RECORDS MUNDIALES

Desde que la Federación Internacional del Automóvil autorizó el uso de motores a reacción en los coches de carrera, la puja por el record de velocidad terrestre adquirió matices tremendos. Los 634,200 k.p.h. de Cobb, logrados en 1947 reinaron durante 17 años y finalmente Breedlove y Arfons, con verdaderos "jet" terrestres se acercaron a los 1.000 k.p.h., que el mes próximo podrían ser alcanzados o superados. Y también acercarse a la barrera del sonido. La progresión histórica de los registros máximos de velocidad anotados en los últimos 70 años, que es el lapso de nacimiento y desarrollo del automóvil, es la siguiente:

Año	Piloto	Marca	Record
1898	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	65,1
1899	Jenatzy	Jamais Contente	66,6
1899	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	70,2
1899	Jenatzy	Jenatzy	80,3
1899	Chasseloup-Laubat	Jeantaud	93,7
1899	Jenatzy	Jenatzy	105,9
1902	Serpollet	Serpollet	120,7
1902	Fournier	Mors	123,2
1902	Augieres	Mors	124,1
1903	Duray	Gobron-Brillie	134,3
1903	Duray	Gobron-Brillie	136,3
1904	H. Ford	Ford Arrow	147,0
1904	K. Vanderbilt	Mercedes	148,5
1904	Rigolly	Gobron-Brillie	152,5
1904	De Caters	Mercedes	156,4
1904	Rigolly	Gobron-Brillie	166,6
1904	Baras	Darracq	168,1
1905	Mac Donald	Napier	168,3
1905	Hemery	Daracq	175,4
1906	Marriot	Stanley	205,4
1910	Oldfield	Benz	211,5
1914	Hornsted	Benz	199,6
1922	Guinnes	Sunbeam	215,2
1924	R. Thomas	Delage	230,6
1924	Eldridge	Fiat	234,9
1924	M. Campbell	Sunbeam	235,2
1925	M. Campbell	Sunbeam	242,8
1926	Segrave	Sunbeam	245,1
1926	P. Thomas	Higham	272,4
1926	P. Thomas	Higham	275,2
1927	M. Campbell	Napier	281,4
1927	Segrave	Sunbeam	327,9
1928	M. Campbell	Napier	333,0
1928	R. Keech	White Triplex	334,0
1929	Segrave	laving - Special	372,3
1931	M. Campbell	Napier	395,4
1932	M. Campbell	Napier	408,6
1933	M. Campbell	Rolls-Royce Campbell	438,1
1935	M. Campbell	Rolls-Royce Campbell	445,7
1936	M. Campbell	Rolls-Royce Campbell	484,8
1937	Eyston	Thunderbolt	501,3
1938	Eyston	Thunderbolt	555,9
1938	J. Cobb	Railton	563,4
1938	Eyston	Thunderbolt	575,2
1939	J. Cobb	Railton	593,5
1947	J. Cobb	Reilton	634,2
1964	Donald Campbell	Blubird	648,7
1964	Tom Green	Wingfoot Express	664,9
1964	Craig Breedlove	Spirit of America	843,5
1965	Art Arfons	Green Monster	927,8
1965	Craig Breedlove	Spirit of America	966,5

• *Raro bólido utilizó también Art Arfons, en su pleito con Breedlove en 1964-65 y alcanzó a ser recordman.*



EL EQUIPO MAS EXTRAORDINARIO DE RELATORES ESPECIALIZADOS

POR PRIMERA VEZ EN LOS ANALES DE LA RADIOFONIA MUNDIAL, EL EQUIPO MAS FABULOSO DE RELATORES Y COMENTARISTAS DE AUTOMOVILISMO, TRANSMITIRAN EN FORMA EXCLUSIVA Y OFICIAL EL DESARROLLO EN DIRECTO DE LAS "84 HORAS DE NÜRBURGRING" Y LA PARTICIPACION DE LA "MISION AGENTINA", A TRAVES DE LAS FIGURAS REPRESENTATIVAS DE LAS DISTINTAS ORGANIZACIONES. ESPECIALIZADAS EN ESTE TIPO DE TRASMISIONES DEPORTIVAS.



- **AUTOMOVILISMO de San Juan**
- **AUTOMOVILISMO EN ORBITA de Rosario**
- **CARBURANDO**
- **COCHE A LA VISTA**
- **D'AGOSTINO DEPORTES**
- **EMOCION EN LAS RUTAS**
- **IMPACTOS DEPORTIVOS de Mendoza**
- **MOTOR Y CAMINOS de Córdoba**
- **OJO EN LA RUTA de Bahía Blanca**
- **VERTIGO**

Por LR1 RADIO EL MUNDO

y la red Azul y Blanca de Radio El Mundo y una cadena continental de emisoras

27-7: S.P. en el Autódromo

▶ Fotos de
DOMINGO DE CARLO



Como un presagio, pica en punta Copello al iniciarse la jornada. Reutemann se "cortaría" enseguida, pero finalmente rompió, quizás por exigir más de lo necesario para ganar. Hubo un tendal de abandonos y sólo llegaron a la meta final 3 competidores, separados por muchos kilómetros en relación al recorrido total de la competencia. Los Huayra no se salvaron de la "debacle" y la jornada perdió todo colorido y emoción.

EN MEDIO DEL TENDAL, SURGIO EL TRIUNFO DE UNA FORMULA CONOCIDA: COPELLO - BERTA



TODO fue un éxito, menos para la categoría. Exito de público —aunque la taquilla neta, incluida la televisión, apenas salvó la ropa—, éxito de organización y éxito de seguridad. Fracaso de Sport Prototipo, ya que sobre un magro parque de 25 máquinas, en la última serie solamente llegaron 3 y en la clasificación, el ganador, con un ritmo muy por debajo del que imprimían los anteriores punteros, le sacó nada menos que 5 vueltas al segundo. Y no puede decirse que fue una competencia de "endurance", ya que las 60 vueltas se dividieron en 2 series de 30, con 45 minutos para efectuar reparaciones. Evidentemente, los preparadores, y los pilotos, no se lucieron en lo que se refiere a evaluación del equilibrio potencia-resistencia.

Decir que ganó Copello y que fue ovacionado es definir el fiasco que dejó atrás, falencia tras falencia. Remarcar que el segundo, el doctor Ballbé, tuvo 5 vueltas menos que el primero y una más que el tercero, es calificar un orden de llegada especulativo de "caza y pesca". Pero agregar que justamente el tercero fue Aranzana, un hombre que piloteó un Torino convencional, con un régimen de motor como para ubicarse normalmente en el 15º puesto en cualquier carrera de tecé, es ya lapidario para los que se desgañitan haciendo comparaciones con el propósito de poner a la S.P. en el pedestal de los "monstruos sagrados".

Los esepé, a razón de una carrerita por mes y siempre que ofrezcan un aliciente como fue la presentación por primera vez para el público local de los poderosos Huayra-Pronello-Ford, van a tener apoyo popular. Nadie lo duda. Pero de ahí a querer elevarlos a planos astronáuticos, hay una distancia que supera, claro, los 17 kilómetros (¡17 kilómetros, sí!), que le sacó Copello al segundo.

• **COPELLO-BERTA**

Tal vez el saldo más saludable de la jornada fue

Por fin Copello encontró adhesión, después de una larga trayectoria de campeón. Tuvo su "barra", fue ovacionado y llevado en andas, pese al opaco final. •

el reencuentro de una fórmula que hace 2 años revolucionó nuestro automovilismo deportivo: Copello-Berta. Desde que ambos se separaron las cosas no caminaban. Copello rompía motores, luchaba sin medio mecánico y se desenvolvía en una impotencia que su calidad conductiva no merecía. A poco de la reconciliación, en mérito a la resistencia, ya que no a la potencia motriz, el sanjuanino volvió a tutearse con el laurel principal, consiguiendo su primer triunfo en la categoría S.P.

Y Copello, que cuando enhebraba éxito tras éxito recibía injustificados silbidos que hacían llorar al negro Paredes y hacer gestos de incomprensión a Berta y sus colaboradores, al reflotarse desde el fondo de sus derrotas deportivas se encontró este domingo con el aplauso, la ovación y hasta las manos de admiración que llevan en andas a su ídolo. Pilar importante, sí, la jornada del Avellaneda A. C. para Copello-Berta-Torino.

Por VICTOR NAVAS PRIETO

• LA ORGANIZACION

En cuanto al trabajo del club organizador, debe decirse que fue de lo mejor que hemos visto a través de los tiempos. Nos hizo recordar lo realizado por el Club YPF en sus jornadas automovilísticas y creemos que resultó un magnífico espejo en el que deben reflejarse los dirigentes de los clubes que patrocinan carreras. Con un comando de gente madura, el Avellaneda A. C. dejó que 61 hombres, edad promedio de 25 años manejaran la organización.

Si se hace comparaciones, el montaje fue excelente. Si se hace análisis, surgen fisuras que ya no pueden justificarse más: en algunos lugares de accesos "funcionaron" cómicos que tenían libreto distinto o se sabían el chiste de manera diferente. Por ejemplo, en determinado momento, un control de la terraza (sector preferencial), no dejaba pasar a periodistas que tenían credencial con la inscripción "libre circulación". Algo tan ridículo que hizo pensar que APRA (Asociación Periodistas Radiales de Automovilismo), hubiera tenido participación en semejante barbaridad, ya que sus socios eran respetados en cualquier parte del autódromo con la sola presentación del carnet de la entidad. Un privilegio irritante que debe desaparecer, salvo que se quiera atentar abiertamente contra la libertad de afiliación y de acción individual, obligando de esa forma a los que no son socios de APRA, a firmar el pedido de afiliación.

Otros controles —uno de cabello canoso en la puerta 11 y otro en la entrada a boxes—, hicieron "lo suyo", pero se supone que fueron

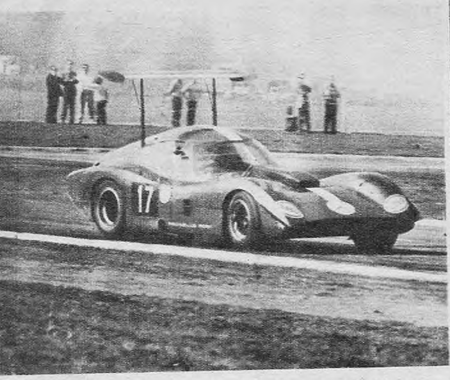


El doctor Carlos Balbé consiguió su mejor clasificación y un bonito premio en pesos moneda nacional. Fue segundo, muy lejos, pero con un mérito muy grande: saber perseverar.

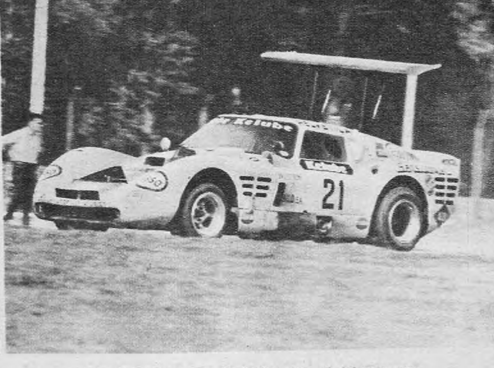
• Aunque parezca mentira, este auto fue tercero entre los "monstruos" S.P. Algo así como si una "cupecita" obtuviera esa clasificación en tecé. Fue como para no dar crédito.



Gradassi (5º) y Ruesch (4º), hicieron lo suyo hasta que mecánicamente quedaron en cero. La jornada era para "aguantar" y sólo 3 lo consiguieron. Qué lástima. •



Pascualini fue 6º con uno de los Huayra, con 13 vueltas menos. Acusó problemas, aunque no cejó nunca.



Andrea Vianini estuvo en la lucha por el triunfo con Copello, pero un trompo lo frenó y no llegó, pero fue 7º.

posiciones netamente personales. Esperemos que no se repita NUNCA MAS.

• PRIMERA SERIE

Las condiciones más agudas para llevar público se dieron el sábado: el mejor tiempo fue para el Huayra de Reutemann, evidentemente equipado al pelo para el circuito 9. Y los 4 primeros netos anotaban autos de las 4 marcas nacionales que pugnan por el triunfo.

De salida el sabor era dulce para Pronello, el constructor suspendido como concurrente, por la CADAD, pero presente física y mentalmente junto a los dos Huayra y el Halcón. Reutemann se distanció enseguida del pelotón, quedándose Pairetti, Schenonne y Ternengo con el Halcón. Tras del Huayra se perfiló, aunque lejos, Marincovich, ya que Pascualini acusaba problemas en el otro Huayra, hasta el punto que su línea fue superada por Cupeiro y García Veiga con el Trueno Sprint. Este último viajaba con llamativa capacidad conductiva en un medio mecánico que apuntaba alto y así fue como poco después desplazaba a Cupeiro, en momentos en que se retiraba de la pista Tullio Riva y retornaban a ella Ternengo y Pairetti, aquél con problemas de caja y el arrecifeño de temperatura.

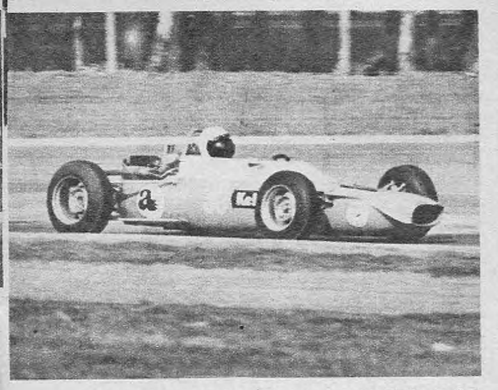
En el quinto giro Reutemann le llevaba a Marincovich 8 segundos, en tanto García Veiga amenazaba la posición del segundo, cuya máquina acusaba fallas. Y en la sexta vuelta se produjo la variante, con esta posicional: 1º Reutemann, 2º García Veiga, 3º Cupeiro, 4º Marincovich, 6º Pascualini, 7º Vianini, 8º Copello, 9º Franco y 10º Ruesch. Enseguida se retiró Marincovich, con la junta de tapa de cilindros quemada y Franco también se detenía.

La sucesión de falencias mecánicas culminó en la vuelta 12, al detenerse Reutemann en el mixto, con problemas insalvables en el motor. Todo indicaba que había exigido a su máquina innecesariamente más de lo que la carrera le reclamaba. Finalmente Copello superó a Cupeiro, colocándose segundo y abriéndole posibilidades de triunfo. Más aún cuando paró Cupeiro y Nasif Estéfano sufrió un despiste con rueda delantera rota en la curva de Ascari.

En la vuelta 15ª se rompió una manguera de agua del Trueno de García Veiga, cuya detención significó el avance puntero de Copello. Vianini no tenía medio para alcanzarlo y más lejos, tercero, quedaba Gradassi.

• PRIMERO COPELLO

La Segunda serie tenía atractivos, pero no muchos. Después de 45 minutos de reparaciones, sólo 10 autos largaron la segunda serie, similar a la primera. Copello picó en punta, pero enseguida lo superó Pascualini (10 vueltas menos en la clasificación de la primera batería). Sin embargo, el Huayra entró en trompo en el mixto y así fue como en el primer giro pasó primero García Veiga, 2º Copello, 3º Pascualini, 4º Ruesch y 5º Vianini. Pauloni se había "tragado"



• *Carlos Ragno, puntero lejos en el campeonato de F-4, ganó sin apremios, aunque al principio fue exigido.*

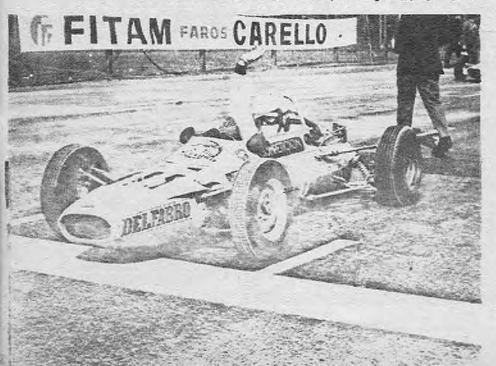
un guard-rail en la curva de Ascari, pero siguió en carrera.

Se vio algo cuando Vianini trató de "irse" de Copello, mientras Gradassi terciaba. Y cuando Ternengo recuperaba posiciones con aspiración de triunfo en el parcial, pero adelante todo parecía resuelto: García Veiga le llevaba nada menos que 8 segundos a Pascualini. En la vuelta 11ª Vianini entró en trompo y se retrasó, para abandonar en la 16ª dejando el triunfo para Copello en la general. En la 18ª paró García Veiga, para finalmente, cuando parecía todo decidido, detenerse Pascualini tres rondas antes del final, al romperse el varillaje del acelerador. Cinco vueltas atrás había desertado Gradassi y el único que nunca paró de los más ambiciosos, fue otra vez primero: Copello. Ballbé y Aranzana que tampoco se detuvieron nunca, lo escoltaron, siendo los únicos que recibieron bandera a cuadros.

• GANO RAGNO

Entre las 2 series de S.P. se corrieron 15 vueltas de M.A. en F-4 con un ambicioso Bullrich que partió en punta, seguido por Ragno, Guglielmino, Andretta y Parolo. Ya en el segundo giro punteaba el campeón Ragno, seguido de Andretta que poco después pasó al frente y volvió a ser doblegado por Ragno, que se "cortó" dejando a Bullrich y Andretta en el duelo por el segundo lugar, que logró aquél. La cosa no fue nada entretenida, tampoco, quizás porque faltaron ases de la categoría.

• *Alberto Bullrich realizó una buena labor y tras luchar con Andretta y Guglielmi, fue segundo en F-4.*



CLASIFICACIONES OFICIALES

Autódromo Municipal de la Ciudad de Bs. As.
SPORT PROTOTIPO
Primera Serie

Circuito 9: 3.413,66 m. Distancia: 105km613m46cm. (1)

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	32	E. Copello	Tornado	47m.00s.9|10	30
2º	21	A. Vianini	Dodge	47m.14s.3|10	30
3º	2	H. Gradassi	Dodge	47m.52s.3|10	30
4º	28	E. Aranzana	Tornado	48m.20s.2|10	27
5º	9	C. A. Ballbé	Chevrolet	48m.06s.1|10	26
6º	24	N. Pauloni	Chevrolet	46m.37s.8|10	25
7º	25	C. Ruesch	Tornado	36m.48s.1|10	23
8º	10	A. Bruno	Chevrolet	37m.20s.2|10	23
9º	20	J. Ternengo (h.)	Ford	47m.56s.8|10	22
10º	17	C. Pascualini	Ford	45m.43s.4|10	20
11º	22	N. G. Veiga	Chevrolet	46m.39s.8|10	19
12º	4	J. Cupeiro	Chevrolet	25m.30s.2|10	16
13º	18	C. Reutemann	Ford	15m.26s.2|10	10
14º	14	N. Estéfano	Tornado	14m.43s.9|10	9
15º	3	C. Marincovich	Chevrolet	14m.24s.	8
16º	5	C. Galbato	Ford	13m.19s.9|10	8
17º	16	M. Mujica	Torino	13m.26s.6|10	7
18º	11	R. Domínguez	Chevrolet	49m.03s.7|10	7
19º	51	M. Franco	Tornado	10m.21s.1|10	6
20º	1	C. Pairetti	Chevrolet	15m.32s.3|10	6
21º	36	T. Riva	Tornado	8m.21s.1|10	4
22º	12	C. Schenone	Dodge	No registro paso	

Promedio del ganador: 134,428 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 18, C. Reutemann, en la 2ª vuelta en 1m.28s.1\|10 y un promedio de 139,491 k.p.h.
No largó: Nº 26, H. Passiulli.

Segunda Serie

Circuito 9: 3.413,66 m. Distancia: 105km613m46cm. (1)

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	32	E. Copello	Tornado	48m.54s.7|10	30
2º	25	C. Ruesch	Tornado	49m.45s.9|10	30
3º	9	C. A. Ballbé	Chevrolet	49m.27s.4|10	29
4º	17	C. Pascualini	Ford	44m.57s.8|10	28
5º	28	E. Aranzana	Tornado	50m.08s.9|10	27
6º	20	J. Ternengo (h.)	Ford	48m.59s.9|10	23
7º	2	H. Gradassi	Dodge	33m.39s.8|10	20
8º	22	N. G. Veiga	Chevrolet	30m.39s.6|10	19
9º	21	A. Vianini	Dodge	24m.57s.1|10	15
10º	24	N. Pauloni	Chevrolet	1m.42s.2|10	—

Promedio del Ganador: 129,726 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 21, A. Vianini, en la 9ª vuelta en 1m.29s.1\|10 y un promedio de 137,925 k.p.h.
No largaron: Nº 1, C. Pairetti; Nº 3, C. Marincovich; Nº 4, J. Cupeiro; Nº 5, C. Galbato; Nº 10, A. Bruno; Nº 11, R. Domínguez; Nº 14, N. Estéfano; Nº 16, M. Mujica; Nº 18, C. Reutemann, y Nº 51, M. Franco.

Suma de Tiempos

Circuito Nº 9: 4.413,66 m. Distancia: 211km226m92cm. (2)

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs
1º	32	E. Copello	Tornado	1h.35m.55s.6|10	60
2º	9	C. A. Ballbé	Chevrolet	1h.37m.33s.5|10	55
3º	28	E. Aranzana	Tornado	1h.38m.29s.1|10	54
4º	25	C. Ruesch	Tornado	1h.26m.34s.	53
5º	2	H. Gradassi	Dodge	1h.21m.32s.	50
6º	17	C. Pascualini	Ford	1h.34m.41s.2|10	48
7º	21	A. Vianini	Dodge	1h.12m.11s.4|10	45
8º	20	J. Ternengo (h.)	Ford	1h.36m.56s.7|10	45

Promedio del ganador: 132,292 k.p.h.

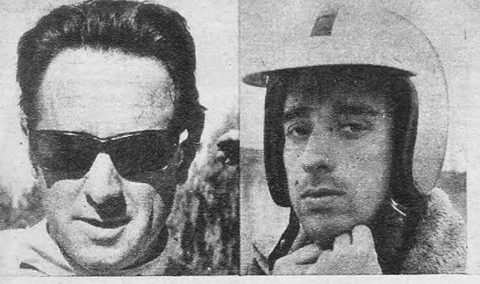
Mecánica Argentina, Fórmula 4

Circuito 9: 3.413,66 m. Distancia: 54km408m56cm. (1)

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	30	C. Ragno	Renault	26m.18s.9|10	15
2º	17	A. Bullrich	Renault	26m.28s.1|10	15
3º	8	J. Guglielmino	B.M.W.	26m.58s.3|10	15
4º	39	F. Trapani	B.M.W.	27m.17s.2|10	15
5º	28	O. Avale	Fiat	27m.35s.2|10	15
6º	72	R. Belloni	Renault	27m.40s.2|10	15
7º	40	J. Llavallol	B.M.W.	27m.41s.2|10	15
8º	1	R. Espósito	Renault	27m.41s.6|10	15
9º	60	R. Martino	B.M.W.	28m.03s.8|10	15
10º	29	J. Balbo	B.M.W.	26m.31s.1|10	14

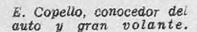
Promedio del ganador: 116,757 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 6, C. Andretta, en la 2ª vuelta, en 1m.39s.8\|10 y un promedio de 123,138 k.p.h.

Notas: (1) A todos los clasificados debe agregársele una fracción de 3.203,66m.
(2) A todos los clasificados debe agregársele 6.407,32 m. (2 fraciones de 3.203,66 m., es decir, que todos tienen cumplida una vuelta más y fracción, que la adjudicada en la clasificación).

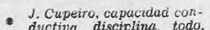








E. Copello, conocedor del auto y gran volante.



J. Cupeiro, capacidad conductiva, disciplina, todo.

L. Di Palma, el más joven de la "Misión Argentina".

"Cacho" Fangio, medido, modesto, útil en el equipo.

EL OPERATIVO "MISION ARGENTINA" YA ESTA EN PLENA MARCHA RUMBO A NÜRBURGRING, PARA LAS "84 HORAS"

Juan Manuel Fangio es el "capo". Hombre respetado por todos y en todas partes. Ideal, a la vez, único para ese fin.

EL lunes 7 del mes pasado se realizó el anuncio oficial de la delegación designada para concurrir a "La Marathon de la Route", a disputarse, como se sabe, entre los días 19 y 23 del actual en el diabólico circuito de Nürburgring, Alemania. La optimista embajada deportiva está integrada por 27 personas, discriminadas así: 5 dirigentes especializados, 9 pilotos y 13 mecánicos y preparadores.

• LA DELEGACION

La integración de la delegación, que ha sido designada como *"Misión Argentina"*, es la siguiente: director de equipo, Juan Manuel Fangio; asesor de Relaciones Públicas, Tibor Teleki; coordinador general, Carlos Lobbosco; jefe técnico, Oreste Berta; médico, Lino de Las Heras; pilotos, Eduardo Copello, Jorge Cupeiro, Luis Di Palma, "Cacho" Fangio, Oscar M. Franco (incorporado ante la ausencia de Juan M. Bordeu), Carmelo Galbato, Gastón Perkins, Eduardo Rodríguez Canedo y Alberto Rodríguez Larreta; mecánicos, Andrew, Antelo, Batelli, Casarín, Comari, Cordero, Diez, Huerta, Macagno, P. Sainz, Zadaglia, Zurita y Yaconi. Piloto de reserva: Néstor G. Veiga.

• LA COMISION

A los efectos de todo lo concerniente al equipo, se designó la Comisión "Misión Argentina", integrada así: presidente, Montero Ruiz; vocales, Juan M. Fangio, Roberto L. Astiz, Tibor Teleki y Rodolfo Ruata; secretario ejecutivo, Carlos Lobbosco.

• EL ANUNCIO

La conferencia de prensa, que fue convocada por Fangio en su carácter de cabeza de equipo, es decir, de titular de "Misión Argentina", se efectuó en el salón de actos del Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, en Florida y Sarmiento. El "chueco" habló ante autoridades nacionales, empresarios, directivos de la CADAD y de clubes afiliados, constructores, preparadores, pilotos y periodistas especializados.

Usó de la palabra con su habitual sencillez, para referirse al acontecimiento y a los objetivos de la participación argentina en las "84 Horas".

En primer término señaló que es la primera vez que



C. Galbato, el más veterano: es buen elemento. • *Gastón Perkins, ideal para las "84", indiscutido.* • *E. Rodríguez Canedo, un extraordinario piloto.* • *A. Rodríguez Larreta. 'Larry", as del volante.*

un equipo integrado por autos, pilotos y mecánicos argentinos va a competir con las marcas más famosa del mundo en Europa, siendo ello "tremendamente importante para nuestra industria automotriz, nuestra historia deportiva y, porqué no decirlo, para el país entero".

Subrayó que "nuestra misión es mostrar al Viejo Mundo una faceta muy poco conocida de nuestro país" y que "vamos a aprender, a demostrar que sabemos hacer las cosas bien y con seriedad, tratando de lograr con criterio objetivo la mejor posición posible de nuestros autos". Agregó que "este operativo no es algo improvisado" y que "hace más de 2 años que se estudia esta posibilidad".

Seguidamente dijo:.

"Considero que al excelente preparación de los autos, que ustedes tuvieron oportunidad de ver antes de embarcarse, lograda gracias a la colaboración de una empresa argentina, y un famoso técnico argentino, Oreste Berta; con pilotos argentinos, profesionales responsables y capaces, preparadores y mecánicos argentinos de primera línea como los que integran el equipo, podemos y debemos... representar dignamente a nuestro país. Este es nuestro único objetivo."

Finalmente agradeció a todos lo que de alguna manera aportaron, aportan y aportarán para el mejor logro

VALIOSOS APORTES

Numerosas instituciones y empresas han posibilitado la concreción del operativo "Misión Argentina". Otras, seguramente, se han agregado al momento de publicarse esta edición, pero mientras tanto, justo es citar a las que lo hicieron desde el primer momento. Son las siguientes: Secretaría General de la Presidencia de la Nación, Secretaría de Estado de Difusión y Turismo, Aerolíneas Argentinas, Banco Municipal de la Ciudad de Buenos Aires, Bardahl, Robert Bosch, diario Clarín, revista El Gráfico, Elma, Fric-Rot, Höesch Argentina, Ika-Renault, diario La Razón, Ruedas Argentinas, Transax, YPF y Wobron.



"Cacho" Franco, incorporado por ausencia de Bordeu.



N. Garcia Veiga, piloto de reserva. Lo anticipamos.

del propósito de la "Misión Argentina".

Tras los aplausos, los periodistas efectuaron diversas preguntas, tanto en lo relativo a los Torino, integración del equipo y detalles reglamentarios.

• LLEGAN EL 4

En la oportunidad se informó que el equipo de "Misión Argentina" estará en Nürburgring el 4 del actual. Los autos, que ya estarán allí, permitirán el adiestramiento necesario con tiempo para prevenir sobre el propio terreno cuanto pudiera haberse obviado en los preparativos teóricos.

• DEL REGLAMENTO

Es importante conocer algunos aspectos reglamentarios que son fundamentales. El primero de ellos, la obligación, como parte integrante de la competencia, de participar en las caravanas programadas para antes y después de la competencia.

En cada auto pueden participar indistintamente 2 ó 3 pilotos, pero ninguno podrá conducir más de 6 horas consecutivas y el relevado no puede volver a pilotear después de una hora.

Aparte de los recorridos de caravana obligatorios (Chaudfontaine - Nürburgring y retorno), la prueba consiste en realizar libremente, sin promedios impuestos ni asignados ni penalidades por retrasos, una ronda de 84 horas a lo largo del gran circuito de 28,290 kilómetros.

El objetivo es mantener durante toda la duración de la prueba el promedio más alto sin que se produzcan averías mecánicas. Por ello, los tiempos de detención en los boxes se registrará cronométricamente y salvo en los casos del cambio de piloto (no más de un minuto), serán penalizados.

Se declarará fuera de carrera en estos casos: 1º) detención en el box por más de 15 minutos; 2º) duración de la vuelta del circuito: menos de 30 minutos en las primeras 4 horas y en adelante, no más de 24 minutos por vuelta, y 3º), cuando no se hiciera en las últimas 12 horas de competencia el 90 por ciento de vueltas realizadas durante las 12 primeras horas.

SERA ASI, HORA POR HORA Y DIA POR DIA

Ya ha comenzado el torbellino de La Maratón, puesto que al cierre de las incripciones es prácticamente el punto de partida de la programación previa a la competición. En hora argentina, nuestros lectores pueden seguir el orden de los acontecimientos anunciados para antes y después de las 84 Horas de prueba, en la que participarán solamente 60 máquinas. Hay participantes invitados, cuya presencia es irreversible. Entre los restantes se realiza un sorteo, para determinar el número tope señalado. El programa completo, es el siguiente:

LUNES 4 DE AGOSTO: Ultimo plazo para envío de formularios informativos. Selección de competidores sin posibilidad de apelación por parte de los mismos.

JUEVES 14 DE AGOSTO: Publicación de la lista de concurrentes y pilotos a la "Maratón de la Ruta" por el Royal Motor Unión.

LUNES 18 DE AGOSTO: Cierre de concurrentes para la Copa de Constructores.

MARTES 19 DE AGOSTO: 5h.00m. (1). Apertura de la oficina permanente, ubicada en 38, Boulevard de la Sauveniere, Lieja, Bélgica.
Apertura del parque cerrado ubicado en el Palais des Prinves-Eveques, Place Saint-Lambert, Lieja.

11h.00m. (1). Cierre del control de sellado. Publicación de la lista de autos listos para participar luego del chequeo reglamentario final. En el Palais des Princes-Eveques. Cierre de oficina permanente.

12h.00m. (1). Inastrucciones finales a los competidores. Palais des Princes-Eveques.

13h.00m. (1). Largada simbólica desde el Palais des Princes-Eveques en Lieja —Bélgica— y caravana hacia Nürburgring.

20h.00m. (1). Largada oficial desde el circuito de Nürburgring.

SABADO 23 DE AGOSTO: 8h.00m. (1). Llegada oficial en Nürburgring. (Finalización de las 84 Horas).

10 a 12 hs. (1). Llegada al Chaudfontaine (sobre la Explanada).

13h.00m. (1). Partida de la caravana desde Chaudfontaine hacia Lieja.

14h.00m. (1). Publicación oficial de las clasificaciones en el Royal Motor Unión.

15h.00m. (1). Ultimo plazo para la presentación de protestas concernientes a la clasificación o calificación técnica del auto.
Ratificación oficial de los resultados o publicación del momento en que los resultados serán anunciados.

17h.00m. (1). Permiso para retirar el automóvil del parque de verificación en Lieja (Bélgica).

DOMINGO 24 DE AGOSTO: 15h.30m. (1). Banquete oficial y proclamación de los ganadores y resultados generales finales.

---

(1) Hora en Argentina.

Nürburgring!

...diabólico trazado de 28,290 kilómetros, con 172 peligrosas curvas en el que 60 máquinas disputarán la famosa "Maratón de las Rutas".-

Entre ellas, automóviles argentinos preparados por los mejores técnicos y al comando de los volantes mas avezados, dirigidos por Juàn Manuel Fangio.-

Todos los detalles han sido prolijamente estudiados.-

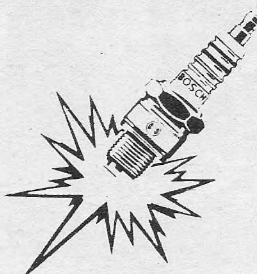
En BUJIAS, esto significa BOSCH thermo-elastic; en Bobinas BOSCH de alto rendimiento.-

Robert Bosch Argentina SRL se une al pais entero para desear el merecido éxito al equipo nacional.-

Suerte

MISION ARGENTINA

Suerte con ...





Calidad para Campeones

ROBERT BOSCH ARGENTINA S. R. L.

Cap. m$n. 145.000.000

CRAMER 1222 - BUENOS AIRES - TEL. 78-4041/45

► Fotos de
DOMINGO DE CARLO



Gastón Perkins, el "long-play" del automovilismo argentino, volvió a ganar en una carrera accidentada por el fatalismo. Anduvo a más de 210 k.p.h. de promedio durante 523,6 kilómetros de recorrido. De punta a punta, solo.

VOLVIO A IMPONERSE EL "LONG-PLAY": DE PUNTA A PUNTA Y CON TRIPLETE

VOLVIO el tecé a la ruta y por imperio de un calendario vapuleado, burlado y manejado por intereses de zonas y categorías, la expectativa estuvo dada en algo que nada tiene que ver con una carrera de autos: el imponderable. En efecto, los que aman las competencias en carretera (amplia mayoría) y los que están en contra (minoría absoluta), estuvieron pendientes de los accidentes que pudieran registrarse, supeditando a tales aspectos el futuro de la categoría.

Lamentablemente, se produjeron 3 accidentes, dos de los cuales se circunscribieron a las máquinas y los pilotos, pero el otro afectó trágicamente a un grupo de espectadores. La máquina de Bordeu, al sufrir un reventón, hizo que se levantara el capot, haciendo que el piloto perdiera el control de su bólido, que volcó espectacularmente, quedando semidestrozado. Maneco, bastante golpeado, fue auxiliado por Copello, Galbato y Gradassi. Los dos primeros abandonaron la prueba, llevando al balcarceño hasta el hospital de Los Cóndores. Pirín siguió en carrera, pero perdió una vuelta. el gesto de los 3 pilotos es digno de los elegidos. Bordeu, se sabría después al ser traído a la capital federal, acusaba costillas rotas, herida cortante en una pierna, magullones varios y lo más grave, fractura de clavícula con separación de las partes.

Otro vuelco fue protagonizado por Del Forno, cuyas heridas no resultaron de gravedad y por fin, la nota trágica, fue causada en confuso episodio en el que participaron de distinta manera 3 competidores. Según algunos espectadores que presenciaron el accidente, Mauricio García superó la línea de Bonanno y éste se le puso a la cola, posiblemente para dejarse "chupar" y esperar el momento de recuperar su posición. Sin embargo, adelante iba Gimeno, rezagado, ocupando el centro de la calzada, de manera que García se tiró sobre la izquierda para pasarlo, metiendo las ruedas de ese lado sobre la banquina de tierra y pedregullo. Tal acción hizo que algunas piedras dieran contra el parabrisas del auto de Bonanno, rompiéndolo, provocando el descontrol de la máquina que fue dando tumbos hasta sobrepasar la alambrada existente a 100 metros de la ruta, donde se hallaban los moradores de una casita construida en ese lugar. Hubo varios muertos, pero Bonanno y su acompañante salieron prácticamente indemnes (el piloto sufrió solamente la fractura de 2 costillas, dirigiéndose a pie hasta el palco de control, cercano al accidente.

• SIN VEEDORES

La versión de Bonanno y su copiloto Blas Pinilla, ambos atacados por una fuerte crisis nerviosa, se desató pública-

Federico Urruti y Oscar "Cacho" Franco, compañeros de equipo, escoltaron a su "jefe" para conformar un triplete sin precedentes. No tuvieron ningún rival.



• *Mauricio García se clasificó 4º, en muy afiatada actuación. Sin embargo, su situación es delicada y está a consideración de la CADAD. ¿Sancionado?*

mente contra Marito García, al que acusaron como culpable de la tragedia por "pasar a Gimeno por la banquina de tierra".

De todas maneras, el grave episodio no es resultado de "peligrosidad de la carrera", sino de actitud antirreglamentaria de algún competidor: García al utilizar la banquina, Gimeno por no dar paso y Bonanno por perder el control al verse rebasado por otro corredor. Son 3 posibilidades, de las cuales surgiría la verdad incuestionablemente a poco que la CADAD dispusiera de veedores en varios puntos de cada circuito. En este caso, todo indicaría que "pagaría el pato" Mauricio García, a través de la denuncia de Bonanno y su acompañante y de lo que pudo "comprobar" el comisario deportivo cuando terminó la carrera, durante una inspección ocular realizada en el lugar del trágico vuelco.

Pedir "certificado de defunción" para las carreras en ruta por este accidente, es de mentalidades obsesionadas. Pedir que se produzca inmediatamente una revisión del reglamento de tecé, achicando la cilindrada y por lo tanto aminorando las velocidades actuales, es propio de mentes esclarecidas. Los accidentes son imponderables que no pueden controlarse. Nadie puede negar que muchas carreras en ruta pudieron salvar algunas vidas: durante su realización, ocupando el camino, en ese lugar pudo producirse un choque trágico de esos que diariamente se registran en el tránsito común, que dejan el saldo de familias enteras destrozadas. Vale la pena que los que se hacen cruces por los accidentes como el de Bonanno, piensen seriamente en esto. Si tienen suficiente claridad como para hacerlo.

• LA CARRERA

En cuanto Pairetti se quedó sin embrague, Perkins se hizo dueño absoluto del hermoso trazado de Los Cóndores y cerró la primera vuelta como puntero en todo, seguido por Bonanno y García igualando tiempo con Pairetti. Expectantes seguían Bordeu, Copello, Franco y rezagado, Estéfano con la liebre ex Ternengo, mientras Gradassi también perdía terreno con la "uno y medio" ex Pascualini. Perkins, verdadero "long-play" del automovilismo por su capacidad de ganador en carreras de larga duración, se tuteaba con la punta.

Varios habían quedado marginados, mientras tanto: Cupeiro, Del Forno, Barbieri y Tagle. Tres ases, además, no habían largado la prueba: Pascualini, Ternengo y Ruesch.

En el segundo giro se produjo el vuelco de Bordeu, a cuyo abandono se sumó, como ya se dijo, el de Copello y Galbato. De esa manera se fue afirmando Perkins en la cabecera y poco después se afianzaba como escolta inmediato su coequiper Franco.

• EL TRIPLETE

La mecánica Zurita comenzó a imponerse: se sumó a la vanguardia, como tercero en los netos, Urruti. De tal suerte se conformó el triplete del equipo particular Perkins, con el "flaco" a la cabeza. Por primera vez en nuestro

• *El auto de Bonanno quedó prácticamente destruido en pleno campo. Fue trágico: el accidente fue provocado por una acción antirreglamentaria.*





• *Carlos Reutemann participó con su Falcon particular, realizando una buena performance. Se ubicó quinto.*

historial automovilístico de tecé, se asistía a la presencia de un equipo particular dominando una carrera de más de 500 kilómetros, superando una media de 200 k.p.h.

Franco quiso apurar el ritmo, en determinado momento, pero fue tranquilizado desde los boxes, ya que la función de conjunto estaba dada con las posiciones ya enunciadas: Perkins-Franco-Urruti. El "long-play" continuó regulando su triunfo y lo coronó con un registro general de 210,478 k.p.h., superando no obstante ese cuidadoso andar del final, los 200 k.p.h. que pronosticaron los propios protagonistas antes de iniciarse la competencia.

En cuanto al record de vuelta, el galardón lo obtuvo Franco en la 5ª vuelta, con más de 216 k.p.h. de media.

CLASIFICACION OFICIAL

Circuito Semipermanente "Los Cóndores" (Cba.)

Trazado rutero de 47,660 km. Distancia: 523.6 km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	2	G. Perkins	Liebre III	2h.29m.15s.6|10	11
2º	51	O. M. Franco	Liebre III	2h.30m.02s.4|10	11
3º	22	F. Urruti	Liebre III	2h.32m.52s.4|10	11
4º	14	M. García	Chevrolet	2h.33m.42s.	11
5º	16	C. Reutemann	Ford F-100	2h.41m.22s.6|10	11
6º	17	R. Scaramella	Torino GT	2h.29m.20s.5|10	10
7º	3	H. Gradassi	Liebre 1½	2h.30m.26s.1|10	10
8º	18	A. A. Villegas	Liebre 1½	2h.32m.12s.5|10	10
9º	23	N. Rondelli	Liebre III	2h.32m.56s.4|10	10
10º	62	"Halcón Dorado"	Liebre I	2h.33m.39s.5|10	10
11º	24	J. M. D'Agnillo	Liebre I	2h.39m.08s.2|10	10
12º	20	A. Tempone	Liebre I	2h.11m.02s.4|10	9
13º	25	J. M. Boero	Chevrolet	2h.12m.41s.5|10	9
14º	43	G. Di Martino	Chevrolet	2h.22m.49s.7|10	9
15º	34	M. Feijoo	Ford F-100	2h.24m.58s.8|10	9
16º	49	J. Gallo	Chevrolet	2h.28m.29s.2|10	9
17º	29	H. Gilli	Chevrolet	2h.31m.31s.9|10	9
18º	45	V. Ghisimberti	Ford F-100	2h.31m.48s.5|10	9
19º	27	H. Gimeno	Dodge	2h.31m.50s.8|10	9
20º	12	C. H. Mainatti	Liebre II	2h.33m.59s.9|10	9
21º	52	H. Francia	Chevrolet	2h.06m.03s.9|10	8
22º	28	J. F. Luluaga	Chevrolet	2h.08m.06s.	8
23º	61	M. Suárez	Ford F-100	2h.26m.36s.2|10	3

Promedio del ganador: 210,478 k.p.h.

Record de vuelta: O. M. Franco, en la 5ª, en 13m.11s.3|10 a 216,555 k.p.h.

Ganadores de vueltas: Primera: 1º, Perkins, 13m.55s.; 2º, Franco, 14m.2|10, y 3º, Bonanno, 14m.12m.7|10. Segunda: 1º, Perkins, 13m.36s.9|10; 2º, García, 14m.4s.5|10, y 3º, Urruti, 14m.5s.7|10. Tercera: 1º, Franco, 13m.21s.6|10; 2º, Perkins, 13m.30s.7|10, y 3º, Pairetti, 13m.54s.8|10. Cuarta: 1º, Franco, 13m.23s.7|10; 2º, Perkins, 13m.34s.1|10, y 3º, García, 13m.51s.6|10. Quinta: 1º, Franco, 13m.11s.3|10; 2º, Perkins, 13m.34s., y 3º, García, 13m.39s.5|10. Sexta: 1º, Franco, 13m.14s.4|10; 2º, Perkins, 13m.36s.9|10, y 3º, García, 13m.41s.9|10. Séptima: 1º, Franco, 13m.19s.7|10; 2º, García, 13m.36s.4|10, y 3º, Perkins, 13m.50s.9|10. Octava: 1º, Franco, 13m.21s.6|10; 2º, Perkins, 13m.26s.8|10, y 3º, Urruti, 13m.40s.9|10. Novena: 1º, Franco, 13m.31s.3|10; 2º, Perkins 13m.35s.7|10, y 3º, Urruti, 13m.38s.7|10. Décima: 1º, Perkins, 13m.27s.2|10; 2º García, 13m.32s.2|10, y 3º, Franco, 13m.34s.6|10. Undécima: 1º, Perkins, 13m.24s.; 2º, Urruti, 13m.27m.9|10, y 3º, García, 13m.36s.6|10.

No largaron: Nº 7, Rodolfo de Alzaga; Nº 10, Carlos Ruesch; Nº 19, Jorge Ternengo; Nº 21, Rubén Fulco; Nº 26, Carlos Pascualini; Nº 38, Evaristo Aranzana; Nº 39, Ricardo Brandoni; Nº 44, Ulises Pourciel; Nº 46, Perfecto Cuesta; Nº 47, Carlos Schenone; Nº 48, Ricardo Belliti; Nº 59, Francisco Alcuaz; Nº 63, Angel García; Nº 64, Miguel Bellerini, y Nº 65, Norberto D'Agostino.

Abandonaron: En la 1ª vuelta: Nº 13, Jorge Cupeiro; Nº 40, Carlos Del Forno; Nº 57, Carlos Barbieri, y Nº 60, Ernesto Tagle. En la 2ª vuelta: Nº 4, Carmelo Galbato; Nº 5, Eduardo Copello; Nº 6, Juan Manuel Bordeu; Nº 31, Eduardo Volpicina; Nº 41, Hugo Leppahiile; Nº 42, Alberto Sarno; Nº 53, Felipe Botta; Nº 54, Enrique Gilardone, y Nº 55, Ernesto Sinagra. En la 3ª vuelta: Nº 8, Nasif Estéfano; Nº 11, José M. Faraoni; Nº 15, Eduardo Casá, y Nº 35, Roque Laborito. En la 4ª vuelta: Nº 37, José Manzano. En la 5ª vuelta: Nº 58, "D'Angelo" (Ernesto Santángelo). En la 6ª vuelta: Nº 1, Carlos A. Pairetti; Nº 9, Ricardo Bonanno; Nº 33, Eloy González; Nº 36, Humberto Dana, y Nº 50, Alfredo Cardinale. En la 7ª vuelta: Nº 32, "Santos Vega" (Alberto Beguerie). En la 8ª vuelta: Nº 30, Tulio Riva, y Nº 56, Francisco Longobuco.

• *Reapareció en tecé Rogelio Scaramella, con Torino. Volvió a andar con gran regularidad y llegó sexto.*





Pronello, amargado, expresa sus verdades ante el periodismo. ABAJO: El "Halcón", coche de T.C. cuestionado por la Comisión Técnica de la CADAD, fue expuesto por Pronello junto a un "Huayra" y "Liebre III".

PRONELLO DIJO LO SUYO Y LA CADAD, MUY SILENCIOSAMENTE, LO SUSPENDIO



EL día 10 del mes anterior circuló una invitación verbal que apasionó el ambiente "tuerca": Heriberto Pronello se reuniría con dirigentes de la CADAD y de la Comisión Técnica ante el periodismo especializado, en una reunión a realizarse en las instalaciones del Club YPF, para debatir las diferencias existentes entre el conocido constructor y los representantes del poder deportivo, ante el veto que se impuso al auto de tecé denominado el Halcón en la frustrada programación del San Isidro A. C. en el autódromo metropolitano. El 11 se distribuyó la información de prensa 14 de la Comisión de Automovilismo Deportivo de Concesionarios Ford, en la que se aclara que el "nombre genérico de Ford" fue usado para emitir opiniones que aumentaron "el clima de desorientación que vive el automovilismo deportivo". En el comunicado se establece que Pronello es patrocinado por la Comisión de Concesionarios, pero deja entrever que el problema Pronello-CADAD no involucra, de manera alguna, a la marca del óvalo.

Finalmente, el miércoles 16 se llevó a cabo la reunión, pero en un salón de la avenida del Libertador 1746, donde se hicieron presentes conocidas figuras, como José Froilán González, Formisano, Martos, Cupeiro, Cavallini y otros. También asistió prácticamente todo el periodismo especializado, pero Pronello debió realizar su amplia exposición en forma de monólogo, ya que no acudió a la cita nadie de la CADAD. Como mudos testigos estaban allí, expuestos, el "Halcón", un "Huayra" y una "Liebre III".

• HABLA PRONELLO

Pronello expresó su pesar por tal ausencia y tanto en su voz como en su rostro, fue fácil advertir la amargura que tal circunstancia le había causado. Acto seguido, historió el proceso que lo enfrentó con el organismo de contralor y explicó la interpretación que dio a cada cláusula, en virtud de que "no hay especificaciones precisas sobre la construcción de autos". Utilizó un pizarrón y otros elementos que sirvieron para mostrar elocuentemente que en el juego de las interpretaciones, los miembros de la Comisión Técnica utilizaban juicios personales, sin dictar normas fijas e indiscutibles. Para el caso citó la interpretación dada respecto del vocablo "desplazar", que contra lo que expresamente surge del diccionario castellano, la Comisión Técnica entendió que significa "deslizar" y particularmente respecto del cristal o plástico de las puertas, debe "desplazarse paralelamente a la carrocería". En el reglamento sólo se dice que deben ser desplazables.

Los argumentos a su favor fueron innumerables y nadie, claro, estaba en condiciones de rebatirlos. No obstante, reconoció que la CADAD tuvo razón en cuanto a la altura del "Halcón", que estaba por debajo de lo reglamentario, pero que no bastaba para no dejarlo largar, ya que las normas que se aplican prevén un apercibimiento para la próxima carrera. Respecto del chasis del jeep "Bronco" usado, detalló las modificaciones que le introdujo y comparó con las realizadas por él mismo en otros autos (Liebres III) y por otros constructores en diversos autos, incluidas las clásicas cupés, de lo que resultaría que su situación es reglamentaria.

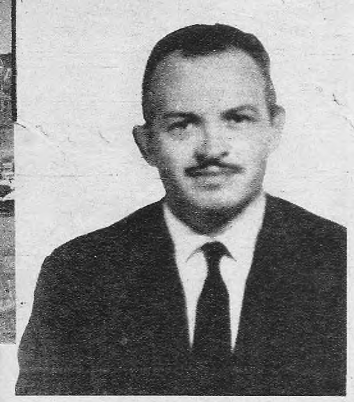
La jornada defraudó al periodismo, por la ausencia de miembros de la CADAD y la grabación de la reunión anterior ,cuyo contenido demostraría que Pronello tiene razón. De todas maneras, esta impresión es la que se llevaron todos los asistentes al retirarse.

• LO SUSPENDEN

Dos días después se supo oficiosamente que la CADAD había suspendido "provisoriamente" a Pronello como "concurrente" a las competencias, pasando los antecedentes al Tribunal de Penalidades. Y el domingo 20 en "Los Cóndores" el "Halcón" no pudo correr, pues si bien la altura era correcta ya, se le encontró otras presuntas irregularidades reglamentarias. Pronello se limitó a remitir un telegrama desconociendo la autoridad del comisario deportivo, casualmente el mismo de la suspendida prueba del San Isidro A. C. (capitán Benvenutto), pues no tenía poder que lo acreditara como tal.

Por otra cuerda, envió un telegrama a la asamblea de la CADAD pidiendo "no innovar" en el reglamento de tecé y otro al comodoro Baca, de índole personal, solicitándole ratifique o rectifique declaraciones que se le atribuyeron, en las que habría tratado a Pronello como "un delincuente".

LA PREMATURA DESAPARICION DE FERNANDO ANGEL PADOVANI



• *Fernando Angel Padovani, un símbolo de la artesanía mecánica*

CAUSO consternación en el ambiente automovilístico la noticia del repentino fallecimiento de Fernando Angel Padovani, de 48 años, casado, padre de 3 hijos, integrante del "clan" conocido como el de "los hermanos Padovani". Afincado con su familia hace 4 décadas en Avellaneda, Fernando dedicó su vida al estudio y perfeccionamiento de motores de autos. Fanático de su trabajo y correlativamente de las carreras de automóviles, estuvo siempre en esa otra "carrera" que se sostiene en los talleres para lograr más kilómetros por hora, más HP y mayor resistencia.

La heredad resultó auténtica, pura. Don José Padovani, padre de los famosos "hermanos", ya fabricaba repuestos para los Ford y Chevrolet cuando la hoy populosa y pujante Avellaneda era una sucesión de potreros... Corría 1928 y 11 años después comenzó su presencia viva en las competencias: la Chevrolet los reclamó para colaborar en la preparación de 54 motores, entre los que estaban los de los ases de la marca, como Julio Pérez, el recientemente desaparecido Pedro Yarza, Marimón, Parmiggiani, Tadeo Taddía, Rosendo Hernández, Marcilla... casi nada.

El tiempo los fue mostrando como ases en la rectificación de motores y "puesta a punto", tras el armado de los respectivos preparadores. Los más grandes pilotos de varias generaciones, después del triunfo, tuvieron que incluir a "los hermanos Padovani" en la cita del agradecimiento. Se convirtieron en un baluarte indiscutible.

Así se llegó al mes de julio pasado. Fernando, el mayor, el que siempre estaba en el taller alternando la febril tarea con algún mate cebado por su bondadosa madre, fue sorprendido por un ataque cardíaco en momentos en que mantenía una conversación telefónica. Nunca había dado muestras de sufrir del corazón, salvo por sus rasgos de bondad tan reiterados en el trajinar cotidiano. Sus hermanos Ernesto y Raúl, nada pudieron hacer en tan dramático momento, fracasando el intento de devolverle la vida con respiración artificial, boca a boca. Fernando había emprendido el viaje sin retorno.

Durante el velatorio y el acto del sepelio, las ofrendas florales y una legión de amigos y admiradores estuvieron junto al gran mecánico, al destacado técnico en motores, al generoso ciudadano del automovilismo que tan incomprensiblemente había dejado de existir.

Su vida es un ejemplo digno para todos.

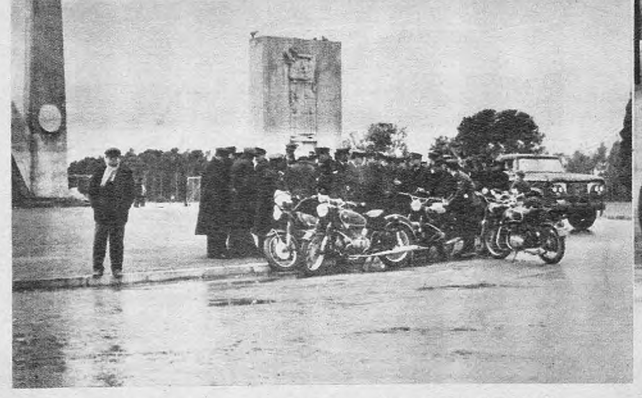
• PRIMER HOMENAJE

Seguramente muchos homenajes se rendirán al mayor de los hermanos Padovani, con motivo de su prematura desaparición. El primero fue tributado por el Avellaneda A. C. al instituir la Copa Challenger "Fernando Angel Padovani", donada por el señor Manuel Posee, en su carrera S.P. anual, a partir de la disputada el 27 de julio último en el autódromo metropolitano.

LA entusiasta gente del San Isidro Automóvil Club parece signada por lo que en el ambiente se patentiza como "mufa", ya que su carrera del 29 de mayo fue malograda por la llegada al país de Nelson Rockefeller y cuando encontraron la válvula de salvación con el 9 de julio, se dispuso una muy polemizada suspensión que, pese al tiempo transcurrido, no ha sido suficientemente aclarada.

Varios factores se presentaron negativos esa mañana: tiempo lluvioso, conflicto agudo Pronello-Cadad que amenazaba con diezmar la nómina al momento de la largada y "mucho frío" previo al espectáculo. Muy poco público se decidió a hacerse presente en las tribunas y en tales circunstancias, en medio del nerviosismo de los organizadores y dirigentes de contralor, "alguien" le dijo al oído al comisario deportivo que no había policías en número suficiente para garantizar la seguridad necesaria en ese tipo de espectáculos.

El mayor Benvenutto resolvió realizar una inspección ocular y dio una



LLOVIA, HACIA FRIO Y NO HABIA PUBLICO, PERO... ¿ESTABA O NO ESTABA LA POLICIA?

La mañana estaba como para quedarse a tomar mate y comer tortas fritas en la cama, pero ya, en este grupo, había 40 policías y 5 motos. ¿Qué fue lo qué pasó, se fueron?

vuelta al circuito, a cuyo término, dispuso suspender la realización de la jornada por falta de garantías policiales. Eran las 9,10 y de acuerdo con las versiones más difundidas, Benvenutto habría comprobado que solamente se contaba con la presencia de 24 agentes, número insuficiente para controlar el orden.

El público recibió la noticia con exaltadas muestras de desaprobación, arrojando monedas, maderas y otros objetos sobre las personas que estaban en la pista. Algunos policías debieron actuar severamente para evitar mayores desórdenes y más aún cuando al intentarse reclamar la devolución del dinero, en las boleterías se exigía determinada parte de la entrada, que prácticamente nadie había conservado.

Desde ese momento, con el pedido de nueva fecha, comenzó la polémica en diversos tonos, terciando la Policía Federal con un enérgico comunicado en el que se desvirtuó la versión atribuida al comisario deportivo como causa de la suspensión de la jornada.

• DE LA POLICIA

El documento de la Policía Federal señala que "es totalmente inexacta la información" que adjudicó al comisario deportivo Antonio Benvenutto haber dicho que suspendió la carrera porque a las 9,10 había sólo 24 policías. Aclara, después de historiar las gestiones de los dirigentes del San Isidro A. C., que se presentaron al autódromo 30 hombres de infantería, 15 del Cuerpo de Tránsito para funciones externas y 30 de Bomberos. A ello —dice el comunicado—, se agregó un "servicio ordinario integrado por un comisario y 20 hombres de la Dirección de Bomberos, 3 oficiales y 32 hombres del Cuerpo de la Policía de Tránsito para reforzar tareas externas y 30 hombres de otras dependencias, además de 5 motos y una grúa".

El comunicado policial termina diciendo que "el personal policial destacado era más que suficiente para atender eventuales necesidades específicas, máxime teniéndose en cuenta la escasa concurrencia de espectadores comprobada".

• DEL CLUB ORGANIZADOR

Por su parte, los dirigentes del San Isidro A. C. manifestaron terminantemente que en ningún momento estuvieron de acuerdo con la suspensión de la carrera y que su presidente, como Director General de la Prueba había rehusado suscribir el acta de suspensión, la que se había dispuesto por cuenta y exclusivo riesgo y responsabilidad del comisario deportivo.

Finalmente, se dijo que la Cadad daría nueva fecha para la carrera —y muchos afirmaron que se cambiaría la categoría tecé a esepé—, para setiembre u octubre próximo. Como cierre de la polémica, ya que la Cadad no se expidió, ni adoptó ninguna medida contra su representante, el San Isidro A. C. dio un comunicado en el que explica todas las medidas de organización que se habían adoptado para el normal desarrollo de la programación, incluso la preparación de una gran cena para la entrega de premios, que también se malogró. Todos los comestibles y bebidas previstos en el autódromo para el personal y periodismo, fue entregado a instituciones benéficas y en cuanto a todos los que apoyaron su carrera, hace público agradecimiento, lo mismo que para la firma "Mosaicos Gatti" que patrocinó el evento y afrontó todos los gastos y premios entregados.

• PARA EL RECUERDO

Los dos días anteriores a la carrera malograda, se realizaron las vueltas de clasificación. Hubo problemas cuando la Comisión Técnica "bochó" al Halcón de Pronello y en medio de la discusión, se hizo efectivo un embargo sobre esa máquina, ordenado por Germán Pesce, por una deuda que el constructor no había satisfecho suficientemente. Esto último se solucionó entre las partes, pero lo otro, ya se sabe que sigue siendo pleito candente y agudizado.

Los registros clasificatorios, cuyos premios se hicieron efectivos por parte del club, fueron estos: TC, Bordeu (Dodge) 1m.31s.2|10, a 134,749 k.p.h.; Gradassi (Dodge), 1m.32s.2|10; Reutemman (Falcon F-100), 1m.32s.3|10; Riva (Torino), Franco (Torino L. III), R. Canedo (Torino L. III), Martínez Boero, Angel Monguzzi, Mainatti y Manzano. M.A.F-4, Ragno (Renault), 1m.38s. 2|10, a 125,155 k.p.h.; Ferrea, Andreta, A. Monguzzi, Sarda, Stegmann, Anüjar, De Martino, De Rossi y Raúl Martínez.

Pocos pero cumplidores. Los "tuercas" se enfurecieron cuando se les anunció la suspensión de la carrera. • *Ante la espera defraudada, algunos "tuercas" prendieron fuego al cartel, pero había un policía: lo apaga.*







de cómo un corredor de autos, pasó del anonimato a la fama.

JOHNSON ADVERTISING

CUANDO ERA MECANICO



Siempre soñaba con tener un auto de carrera y poder competir. Los muchachos del taller lo estimulaban y querían verlo hecho un corredor famoso. El no podía fallarles.

POR FIN EL AUTO DE CARRERA



Después de tantos sacrificios llegó el auto, y el taller se llenó de chicos que "venían a cuidarlo". Todos decían: "Este pibe tiene pasta y mucha voluntad". Pero él sabía que recién estaba en el comienzo.

ERAN MUCHOS LOS GASTOS

Todo el taller se esforzaba para preparar el auto. Pero los gastos eran muchos. Entonces se puso a pedir propaganda. La máquina quedó adornada con calcomanías de aditivos y otros productos.
Esa buena gente lo ayudó bastante.

LLEGO LA HORA DE MOLYKOTE



Durante las pruebas, algunos corredores lo fueron a ver.

—Pibe—le dijo uno de ellos—, ¿le pusiste Molykote al aceite?

—Pero, cómo... si yo llevo propaganda de otros adit...

—Vamos, pibe. No es la primera vez que nosotros paramos los gastos del auto con propaganda y llevamos Molykote en el motor.

Dale, dejate de macanas, ponele Molykote.

Le hizo caso. Con Molykote en el aceite tenía que irle bien. Todo salió sensacional.

MOLYKOTE TUVO MUCHO QUE VER CON EL EXITO



Después de la carrera, el taller estuvo un día seguido meta farra.
El corredor hablaba de las virtudes de Molykote como factor decisivo de su éxito.
Tenía razón.

SU AUTO TIENE MUCHO QUE VER CON ESTA HISTORIA



Esta es la historia de un corredor que llegó a la fama por el camino de la seguridad. Usted también puede ganar en seguridad para su auto. Porque con Molykote se puede arrancar en frío, disminuye el desgaste del motor y sustituye el aceite perdido en caso de ser necesario. Además, disminuye el índice de fricción y otorga al auto un máximo de rendimiento.

MOLYKOTE®

DOW CORNING

Quisiera tener informacion sobre lubricación especial con Molykote, recibiendo a vuelta de correo un folleto explicativo.

Nombre ....

Dirección .... Tel. ....

Localidad ....

DOW CORNING S. A. – El Cano 2853 – Capital

—Salú, Mangia ¿se va a Nürburgring?

—Pensaba, pero los de APRA no me incluyeron en la lista, ¿sabe?

—Estamos iguales; si por lo menos hubiera un Gran Premio...

—Si se avecina uno. El ACA lo denominó en principio como "carrera de Turismo anexo jota a la Patagonia", pero el "anteproyecto" señala un recorrido de más de 5.000 kilómetros, en distintas etapas que yo calculo serán 7, con largada en una localidad bonaerense, itinerario de ida por la ruta nacional 3 y regreso por la número 40, para finalizar en una ciudad pampeana, seguramenta Santa Rosa.

—¿Las tres categorías?

—Sí, pero la de más de 2.000 cc. se desdoblaría con una etapa hacia Ushuaia; la intermedia cruzando la frontera hasta Punta Arenas y la menor rumbo a Río Turbio, para finalizar nuevamente las 3 clases juntas en la etapa de cierre.

—Carrera difícil.

—Yo diría que será un Gran Premio Nacional, puesto que no se permitirá participar autos extranjeros y el ACA calcula unos 30 millones para distribuir en premios.

—¿Se puede adelantar recorrido?

—Anote Neuquén, Río Negro, Chubut, Santa Cruz y Tierra del Fuego, con la salvedad de que en centros poblados se neutralizará o se dará ritmo tipo "rally". Ah!, y zonas de Buenos Aires y La Pampa, como ya le dije antes. Esto sería entre el 26 de octubre y el 2 de noviembre. Pronto se darán detalles definitivos en una nueva reunión de prensa.

—¿Y de tecé?

—Ni lo nombran. Como si fuera palabra "maldita" o "tabú".

—Es decir que perdonan el GP de anexo jota, pero el otro no.

—El otro también puede "reventar" en cualquier momento.

—Ojalá, pero no olvide Mangia que los rencores pesan.

—¡Vaya si pesan! Vea el caso Córdoba Automóvil Club y Asociación Cordobesa de Volantes. Los del club, usted recordará, se despacharon contra la Asociación y hasta rompieron relaciones, por aquél "quitame de aqui ese autódromo".

—Y la Asociación no se inmutó mayormente y realizó la carrera en Los Cóndores.

—¡Justo! Pero los del club ahora se pusieron en "perdonavidas" y levantaron la ruptura y llamaron al diálogo, ya que el "Cabalén", dicen, es para todos los cordobeses. Se acordaron ahora...

—Y los de la Asociación agradecieron, ¿no?

—¿Qué? Se tomaron el más amplio de los desquites, mediante una nota que es ejemplo de dignidad y convicción. Piden rectificación pública de



todo lo anterior y caso contrario, "no innovar"...

—¡Muy bien! Los cambios deben estar justificados, para hacerlos.

—Tal es lo que apoya un rumor que es cada vez más grueso: habría variantes en la conducción de la Asociación Corredores de tecé. Emiliozzi sería el hombre de "refresco", en lugar de un Menditeguy que hizo muy bien lo suyo, pero que aparece ahora desdibujado e inconveniente para las bravas gestiones que se supone se avecinan.

—La verdad es que la acetecé está estancada hace ya rato.

—Estancado permanecerá "Maneco" Bordeu, otro dirigente de esa entidad, pero obligado por sus lesiones, tras el grave accidente sufrido en Los Cóndores. La operación de clavícula salió al pelo, pero la pierna molesta mucho y habrá que ver cómo se comporta cuando empiece a caminar. El doctor Ivan Ayerza, Graciela Borges, Galbato, el doctor Montoya, el negro López y un montón grandote de tantos amigos como tiene Juan Manuel Segundo, fueron factores importantes para que el temple formidable del volante saliera rápidamente a flote.

—Se salvó tan milagrosamente como Bonanno, ¿no?

—Bonanno la sacó más "barata", pues apenas se fracturo alguna costilla. En cambio fíjese el destino del inolvidable "turquito" Rubén Aied, extraordinario preparador y copiloto que fuera de Pairetti. Pensar que tanto se cuidó cuando corría y en un choque, con un Fiat 600 que ni siquiera manejaba él, nos dejó para siempre.

—Así es el destino, Mangia. Pero no se ponga tan apenado.

—Usted manda. Y ya que mencionamos a Pairetti, usted sabe que su "Trueno Naranja" y el Barracuda, fueron llevados en avión a Río Gallegos, adquiridos por el club "Pescazaike" para ser rifados. En la Patagonia se están llenando de autos famosos.

—¿Tantos?

—Agréguele el de Tarducci en Trelew, el Mustang que fuera de Cabalén en Gallegos y uno de los bólidos de Galbato, si no se me escapa otro...

—Cierto que el del "califa grande" está allí.

—Y a propósito: el año pasado a esta altura había una movilización bárbara y ahora nada. Claro que lo de las "84 Horas" interfiere, pero es bueno recordar que el 25 de este mes se cumple el segundo aniversario de la trágica muerte de Cabalén y Arnáiz.

—¡Verdad!

—Habrá que hacer algo. No hay que olvidar. Fíjese en los chevroletistas, que evocan con nostalgia sus resonantes triunfos y ya están buscando mediante un sistema a inyección, recuperar el terreno perdido. Raulito Pellegrino, caballerazo sobrio, como siempre, me dijo al oído: "Estamos trabajando fuerte y creo que vamos en la buena senda. Le prometo la primicia...

—¿Y los asados?

—Me dijo que también volverán.

—Todo vuelve.

—Como Copello a Berta y Bernardo Pérez a Froilán González. Cuando se construye algo importante, cuesta destruirlo por diferencias que pueden superarse.

—Ya que habla de "construir", ¿qué pasará en nuestro autódromo?

—Más que bla-bla, no creo que nada. Fíjese que no se pueden usar ni el circuito 7, ni el 12, porque están en malas condiciones.

—No habrá plata.

—Sin embargo, la comuna es insaciable "socio" de las carreras. Al Avellaneda le "limpiaron" el 30 por ciento de la taquilla bruta, que se dijo al principio era de 20 millones y al final, de sólo 11. Sea como sea, la municipalidad se llevó varios "palos" que se suman a otros y que vaya a saber dónde estarán.

—No se enoje.

—No, yo soy casi tan tranquilo como Vianini... Y a propósito, el "tanito" correrá en Rafaela un F-1 nuevecito con motor Dodge. Lo construyen en Cañada de Gómez y lo preparan los Bellavigna.

—¿Otras novedades?

—Marito García correrá en F-1 con el monoposto que iba a pilotear Bordeu. El arreglo se hizo con el ingeniero Ricardo Joseph y en cuanto a S.P., está por construirle uno de tipo "revolucionario" el ingeniero Gentile, de La Plata. Panizza hace lo propio en Villa María con dos aparatos similares a aquéllos, sin destino fijo aún. En cuanto a Paco Martos, apura la construcción en serie de los F-2 para mandar al sur y el F-1 que correría Cupeiro en Rafaela.

—Nadie se duerme.

—Y el club YPF menos que cualquiera. Con su seriedad, justeza y eficiencia de avanzada, pese a su "juventud automovilística", ya tiene todo previsto para la Temporada Internacional que se realizará en nuestro país en enero próximo, en Sport Prototipo y Fórmula 2. Fabuloso y patriótico.

—¿Qué más?

—Que le deseo feliz estada en Alemania y gran trabajo al "autodinámico" que ustedes tienen ahí en la revista.

—Se lo transmitiré a Navas Prieto. Chau, Mangia.

—¡Solón!

COCHE A LA VISTA!..

SUPLEMENTO TECNICO

- UN MERCEDES BENZ "FANTASMA" PRUEBA Y ANALIZA NEUMATICOS
- SUDAFRICA PRESENTO SU CHEVROLET, PERO CON BLOCK Y OTROS ELEMENTOS ARGENTINOS
- EL "CORTINA G.T.", UN BUEN PRODUCTO DE FORD

ADEMAS

COTIZACION de AUTOMOTORES



CON EL "MAVERICK" LA FORD ABRIO EL FUEGO CONTRA LOS PEQUEÑOS

●

EL RENAULT 4 FURGONETA Y SUS VIRTUDES





EL NUEVO FORMULA 1 "250" DE RAMON REQUEJO



sionarias de la marca del óvalo en todo el territorio norteamericano, con motivo del 5º aniversario de la presentación de otro "boom": el Mustang.

El tamaño del nuevo coche es intermedio entre los coches importados tipo "subcompacto" y los compactos fabricados en EE.UU. Tiene una distancia entre ejes de 2,62 metros y un largo total de 4,55 metros. Es 48 centímetros más largo, 23 centímetros más ancho y 12,7 centímetros más bajo que su principal competidor importado y ofrece casi el doble del espacio del baúl.

Naughton dijo que "hasta ahora nunca se le ha ofrecido al público de

Naughton junto al Maverick 1970, modelo Ford que abre el fuego contra los autos "chicos". Tiene "azúcar" el nuevo autito.

CON EL MAVERICK, LA FORD ABRIO EL FUEGO CONTRA LOS "PEQUEÑOS"

COMO un verdadero desafío hacia los autos importados por Estados Unidos en los últimos años, que lograron extraordinario éxito en el sector de vehículos económicos, ha surgido el nuevo modelo Maverick, diseñado y desarrollado por la Ford Motor Company de EE.UU. Su precio de venta es de solamente 1.995 dólares (menos de 700.000 pesos argentinos, al cambio actual).

El Maverick está equipado con un motor de 105 HP, brioso y con lo que los "tuercas" llaman "mucha pimienta". Su consumo es del orden de 10 litros y medio cada 100 kilómetros o sea, casi 200 kilómetros con 20 litros.

Esta máquina, llamada a tener una acogida excepcional entre los usuarios estadounidenses, está dotada de sistemas mecánicos sencillos, de acuerdo con la tecnología moderna, reduciendo al mínimo los problemas de servicio y mantenimiento. Sin embargo, todo ello sin descuidar un aspecto estético y rendimiento concordante con el más alto nivel que pueda registrarse en la década próxima.

"El Maverick representa otra innovación absoluta por parte de Ford", dijo el vicepresidente y de la gran empresa gerente general de la división Ford, don John Naughton. Aludió a la "tradición inaugurada por modelos tan populares y de tan resonante éxito com el Mustang, Fairlane, Falcon, Thunderbird y LTD".

El modelo Maverick 1970, sedan deportivo de 2 puertas, cuatriplaza, fue presentado en las conce-

su país un auto de tanta calidad y tan alto valor a un precio tan bajo". Y agregó: "El Maverick reúne todas las condiciones que la mayoría de mis compatriotas quieren hallar en un auto chico, es decir: economía de consumo, bajo costo de servicio y mantenimiento, precio reducido, durabilidad, mano de obra de primera calidad y rendimiento sobresaliente".

El coche es extremadamente bien equipado y tiene un gran número de elementos opcionales, entre ellos un motor de 6 cilindros, transmisión automática o semiautomática, acondicionador de aire, tapizados, alfombras, ruedas deportivas, etc. Su performance es llamativa, ya que con el motor stándard de 170 pulgadas cúbicas, se adelanta fácilmente a otros ve-

DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD

El Maverick ha sido sometido a los más exigentes ensayos y pruebas en el Centro de Investigación e Ingeniería de Ford Motor Company y cada unidad de este nuevo modelo incluye la más amplia gama de dispositivos de seguridad diseñados y desarrollados por la Compañía, entre los cuales merecen destacarse:

— Sistema doble de frenos hidráulicos, con luz de aviso.
— Acabado antirreflectivo en el panel de instrumentos, brazos de limpiaparabrisas, aro de bocina, montura del espejo retrovisor y parantes de parabrisas, para reducir el brillo y los reflejos luminosos.
— Apoyabrazos absorbentes de energía y manijas de puertas de seguridad.
— Señales de giro que también indican la intención del conductor de cambiar carril.
— Espejo retrovisor desplazable.
— Panel de instrumentos absorbente de energía, profusamente tapizado.
— Viseras tapizadas.
— Limpiaparabrisas de dos velocidades.
— Lavador de parabrisas.
— Parabrisas de vidrio laminado e inastillable, de doble espesor.
— Trabas de puerta de horquilla doble.
— Luz intermitente cuádruple.
— Luces de retroceso.
— Señales laterales de posición reflectivas.
— Respaldos absorbentes de energía en los asientos delanteros.
— Asientos delanteros plegadizos de seguro automático.
— Cinturón de seguridad de bandolera para el conductor y acompañante en los asientos delanteros.
— Ganchos de seguridad para ropa.
— Perillas y botones de seguridad para radio.
— Reguladores de seguridad en las ventanillas.
— Espejo retrovisor externo en el lado del conductor.
— Cintas de freno resistentes a la corrosión.
— Extremo delantero absorbente de energía.
— Sujetadores de cabeza en los asientos delanteros.
— Columna y volante de dirección absorbentes de energía.
— Tanque de combustible y tubo de llenado resistentes al impacto.

hículos en la carretera, capacidad que es superior a la del mejor importado en EE.UU. Por ejemplo, el Maverick necesita casi dos segundos menos de tiempo para completar esa maniobra a aproximadamente 80 k.p.h. Todo indica que se trata de un auto especialmente apto para ser conducido por mujeres, debido a sus excelentes condiciones para su manejo, con suspensión extraordinariamente suave y una trocha ancha (141 cm.). Su maniobrabilidad es excepcional por el sistema de dirección que permite con un mínimo esfuerzo un excelente giro.

A pesar de ser un sedan de 2 puertas, su diseño deportivo se presenta con rasgos sobresalientes como la aplicación de molduras sobrias y de trazado enérgico, con un capot largo. El perfil es de trazado limpio, sin aditamentos superfluos y con una línea realmente aerodinámica. Los adquirentes podrán elegir entre 15 colores distintos el tono de su preferencia, con 5 gamas totalmente exclusivas. El tapizado es una moderna mezcla de plástico y tela y en cuanto al interior, está dotado de los últimos adelantos técnicos en cuanto a confort, aprovechamiento de espacio, panel de instrumental novedoso, con cubertura tapizada, absorbente de energía. Todos los controles están agrupados frente al conductor, dentro de 2 esferas grandes y embutidas que reducen al mínimo cualquier clase de brillo y reflejo luminoso, perjudicial para la visibilidad. Tiene luces de preaviso en funciones que afectan directamente el funcionamiento del motor, detalle muy importante en particular para las mujeres. También hay una luz de aviso de frenaje en el panel de instrumentos, para el caso de pérdida de presión hidráulica en el momento de aplicarse los frenos.

Las palancas de cambios van sobre la columna de dirección, cualquiera sea el sistema de transmisión que se adopte en el Maverick.

El Maverick es el auto chico más experimentado y durable que jamás se haya construido. Tal lo que se afirma desde la planta de fabricación, agregándose que los prototipos fueron sometidos a una serie de ensayos y pruebas sin precedentes, utilizando las más modernas técnicas de computación. La gran durabilidad del coche fue verificada y confirmada sobre más de 300.000 millas, junto con innumerables ensayos de cada uno de sus componentes. Los motores, probados a través de millones de kilómetros por los dueños de modelos Falcon, Mustang y Fairlane, fueron rediseñados para brindar más economía y mayor rendimiento.



SUDAFRICA PRESENTO SU CHEVROLET, PERO CON BLOCK Y ELEMENTOS ARGENTINOS

Este es el Chevrolet Constantia, con motor 250, fabricado en Sudáfrica. Lleva elementos de General Motors Argentina.

EN 4 versiones distintas, la General Motors de Sudáfrica presentó a su público los nuevos modelos Chevrolet desarrollados especialmente para el mercado local. La serie está integrada así:

KOMMANDO LS SEDAN. Es el más lujoso de la linea Komando. Su equipo standard incluye un motor de 6 cilindros y 230 pulg. cúbicas (3.769 c.c.), con una potencia de 140 HP y trasmisión de tres velocidades sincronizadas. Como opción se ofrece el motor de 250 pulg. cúbicas y trasmisión automática Powerglide.

KOMMANDO SEDAN. Modelo de menor precio, con la misma selección de motores y trasmisión de los modelos LS.

RURAL KOMMANDO. Es ésta una de las rurales de mayor capacidad ofrecidas en el mercado local, con las mismas opciones de motor y trasmisió de los restantes modelos de la serie.

• SON AUTOPORTANTES

En todos los casos se trata de modelos con carrocería autoportante, de gran solidez, con distancia entre ejes uniforme: 2,82 metros. Los modelos Kommando, incuida la Rural, tienen una longitud total de 4,70 metros, excepto el Constantia que alcanza a 4,88 metros. El ancho de todos los modelos es de 1,81 metros.

Todos tienen faros gemelos y luces traseras y de tráfico esquineras, con parachoques envolventes y atractivas molduras cromadas bajas. El Constantia y Kommando LS llevan techo vinílico como equipo standard. Ambos tienen, también, calefactor de 2 graduaciones y desempañador, siendo estos dos elementos opcionales para los otros modelos. El Constantia tiene instrumental adicional con indicadores para aceite, temperatura y funcionamiento del alternador.

• OTROS DETALLES

Como resultado de largos ensayos se llegó a la suspensión capaz de brindar suavidad y resistencia, además de gran estabilidad en pisos irregulares. El fuerte sistema está integrado por espirales y horquillas adelante y resortes semielípticos largos, de 5 hojas atrás, complementados por amortiguadores telescópicos.

Con sistema de potencia en el Constantia, la dirección es en todos los modelos del tipo de circulación continua, a bolillas recirculantes. Tanto en el Constantia como en el Kommando, el sistema de frenaje es de discos adelante y a tambores atrás. Son sistemas duales de potencia, autorregulables.

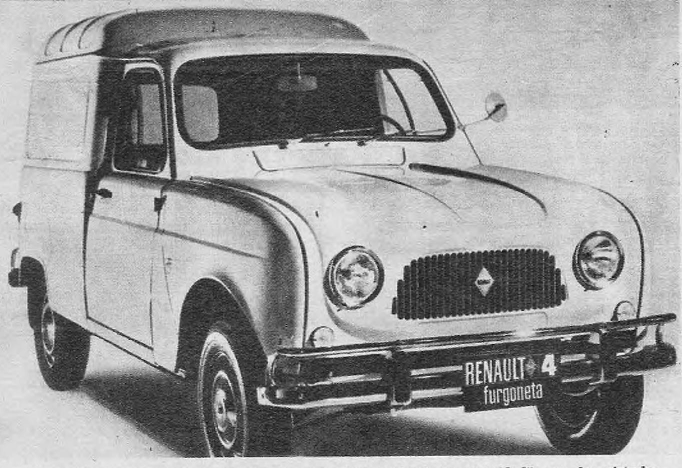
• MOTOR CHEVROLET

Los motores son Chevrolet de 6 cilindros, de 230 y 250 pulgadas cúbicas, ampliamente conocido en nuestro país y haciéndose ahora famosos en Sudáfrica, siendo casi normal que recorran más de 150 mil kilómetros sin reclamar mayor atención mecánica.

Para mayor performance se ofrece la versión motriz de 250 p.c. en el Constantia, alcanzando con algunas modificaciones una potencia de 174 HP, convirtiendo al sedan de ese modelo en el más brioso de cuantos hay en aquel país, en su categoría.

• ELEMENTOS ARGENTINOS

Después de medio siglo de operar en Sudáfrica, G.M. adquiere por fin carta de ciudadanía con un producto de elevado porcentaje de contenido local. Siguen siendo importados los blocks de motor Chevrolet 7 bancadas y otras piezas de fundición, elementos en ambos casos adquiridos a General Motors Argentina. Dada la política sudafricana en materia de importaciones, debe suponerse que tales importaciones y otras que se realizan desde EE.UU., no tendrán vigencia indefinida.



Gran visibilidad y con puertas en el "sentido de la seguridad", son dos virtudes de la furgoneta presentada recientemente por Ika-Renault S.A., llamada a imponerse.

EL RENAULT 4 FURGONETA Y SUS VIRTUDES

UN nuevo producto de alta calidad y depurada ingeniería ha surgido de la planta de Ika-Renault, de Santa Isabel, Córdoba. Se trata del modelo Renault 4 Furgoneta, vehículo utilitario cuya carrocería, unificada en una única pieza, está montada sobre una fuerte plataforma que da solidez y reduce el juego de tensiones que es tan característico de este tipo de automotores.

Una puerta trasera permite el acceso al compartimiento de carga, cuya capacidad útil es de 1,885 metros cúbicos. La abertura total es de 90 grados de derecha a izquierda de la carrocería, todo lo cual permite operaciones de carga y descarga desde y hacia la vereda. La puerta está dotada de una cerradura de seguridad que puede abrirse, también, desde adentro. En cuanto a las puertas de la cabina, se abren en el sentido de la seguridad, o sea, hacia adelante, detalle que permite un fácil ascenso y descenso de los pasajeros.

El motor es un "Ventoux" de 4 cilindros en línea de 845 c.c., con 33 HP de potencia efectiva y una notable suavidad de marcha, aspecto que se considera esencial en vehículos de estas características. Tiene caja de velocidades de 4 marchas hacia adelante y retroceso, estando la potencia motriz transmitida a las ruedas delanteras, en tanto los frenos hidráulicos autocentrantes accionan en las 4 ruedas.

Tiene sistema eléctrico asistido por una batería de 12 voltios, lo que equivale a un mayor rendimiento en la instalación, así como mayor seguridad de funcionamiento y de poder lumínico en los faros. El sistema de luces y bocina, además, está reunido en un solo comando.

El sistema de suspensión delantero es del tipo independiente, a paralelogramo deformable articulado y barras de torsión longitudinales, mientras atrás la posición de las barras de torsión son transversales. En los dos casos se ha equipado con amortiguadores hidráulicos telescópicos, de acción directa y de doble efecto.

La capacidad de carga, aparte el conductor y acompañante, es de 300 kilogramos. El moderno diseño utilizado permite gran visibilidad, ya que los cristales que bordean la cabina suman 7.862 centímetros cuadrados de superficie y también posee un amplio cristal posterior, inastillable, con un área de 2.235 cm2. El Renault 4 Furgoneta —conocido en el argot "tuerca" como "la Renoleta"—, lleva asimismo un espejo retrosvisor externo que facilita la conducción cuando el compartimiento de carga está colmado de mercaderías.

Sin duda, Ika-Renault ha lanzado al mercado nacional un rodado utilitario que supera las versiones anteriores con virtudes técnicas que conforman un conjunto noble, económico y ágil en cualquier terreno y circunstancia.

• ESPECIFICACIONES TECNICAS

DATOS GENERALES

Largo máximo	3.788 mm.
Ancho máximo	1.500 mm.
Altura total	1.662 mm.
Trocha delantera	1.246 mm.
Trocha trasera	1.212 mm.
Despeje del suelo	1.000 mm.
Ancho puerta trasera	960 mm.
Altura pta. trasera	4,30 m.
Radio de giro, der.	205 mm.



• *La puerta trasera del Renault 4 Furgoneta, da acceso al compartimiento de carga. Abre de derecha a izquierda.*

Radio de giro, izq. .	4,65 m.
Peso aproximado ...	619 kg.
CAJA DE CARGA	
Alto	1.180 mm.
Ancho	1.480 mm.
Largo	1.510 mm.
Volumen	1,885 m3.
MOTOR	
Marca	Ventoux
Tipo	4 cilindros verticales en linea. Válvulas a la cabeza
Diám. de cilindros .	58 mm.
Carrera de pistón ..	80 mm.
Relación de compr. .	8 a 1
Potencia efectiva ...	33 HP a 4.200 r.p.m.
SISTEMA DE ENFRIAMIENTO	
Capacidad	4,500 litros
Circulación	Forzada
Control de temper. .	Termostático
SISTEMA DE LUBRICACION	
Tipo	A presión completa de los cojinetes del cigüeñal, bielas y árbol de levas.
Filtro de aceite	Tipo derivación
Capac. de aceite mot.	2,500 litros
Reemplaz. el filtro .	Agregar 0,750 litros
SISTEMA DE COMBUSTIBLE	
Tanque (cap. aprox.)	26 litros
Carburador	RBS 2001-S, tipo descendente con cebador manual
Bomba de nafta	Mecánica a diafragma
TRANSMISION	
Caja de velocidades	De cuatro marchas de avance y una de retroceso. 2ª, 3ª y 4ª sincronizadas
EMBRAGUE	
Tipo	Monodisco seco
Mando	Por palanca de presión
PUENTE	
Conjunt. caja-puente	Semiflotante
Engranajes	Helicoidales
Relac. de desmultipl.	4,37:1
DIRECCION	
A cremallera, con resorte de retroceso interior.	
Relac. de desmultipl.	21,5:1
SISTEMA ELECTRICO	
Batería	12 voltios. 40 Ampéres-hora
Generador	12 voltios. 22 Ampéres
SUSPENSION DELANTERA	
Tipo	Independiente a paralelogramo deformable, articulado y barras de torsión longitudinales
Amortiguadores	Hidráulicos telescópicos de acción directa y doble efecto
SUSPENSION TRASERA	
Tipo	Independiente a brazos longitudinales y barras de torsión transversales
Amortiguadores	Hidráulicos telescópicos de acción directa y doble efecto
FRENOS	
Hidráulicos	Autocentrantes a tambor en las cuatro ruedas
NEUMATICOS:	
Medida	145 x 330. Especiales
Presión inflado (del.)	20 libras
Presión infl. (tras.)	21 libras

La carrocería (Raulita), es de línea suave, perfilada, y su aluminio se modeló perfectamente. Muy elegante.

INFLUENCIA DEL DEPORTE EN LA MECANICA NACIONAL

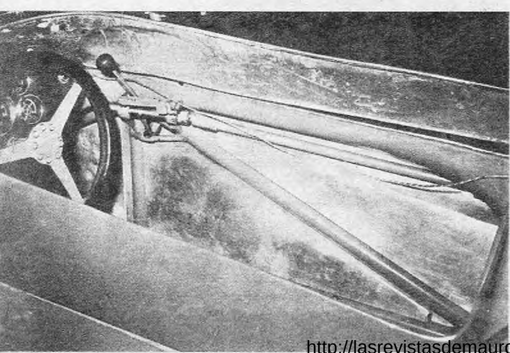
Fotos de
DOMINGO DE CARLO

EL NUEVO F/1 "250" DE RAM

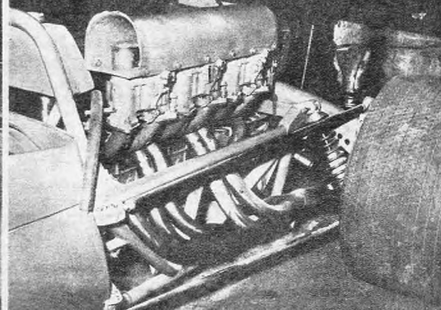
NOS impresionó agradablemente el aspecto de la nueva máquina de Ramón Requejo. De elegante carrocería, construida en aluminio por Raúl Requejo, hermano del piloto, lucía como todo un "fuori serie" y cuyos más modernas aspectos técnicos pasamos a analizar. El chasis se construyó en dos largueros superpuestos de caños en acero cromomolibdeno, de 1 pulgada de diámetro por 1 mm. y 3 décimas de pared, teniendo cuadernas y parantes del mismo material.

La suspensión delantera se asemeja a las de las máq nas Brabham, con todos sus elementos construidos en lo Requejo y llevando un amortiguador hidráulico tubul nacional, marca "Ondamar" y un resorte helicoidal por r da. La trasera, que cuenta con eje De Dion curvado pa pasar sobre el puente y caja que es ZF, representa una ob inteligente. Los medios ejes van montados entre doble cr ceta, el eje De Dion es de tubo de acero de 3 pulgadas diámetro por 2 mm. de pared. En virtud de tener la ca

Posición de la palanca de cambios, pero entre los dos largueros están ubicados los depósitos del combustible.



Lado de la admisión del motor Chevrolet 250, integrada por tres carburadores Weber duales de 48 mm.



puente emblocada con el diferencial y estar el motor montado a popa, se prescindió del árbol de transmisión por ser innecesario.

La caja de velocidades otorga cinco velocidades hacia adelante y una de retroceso. Requejo le efectuó una inteligente conexión en su lado derecho para eliminar crucetas que posteriormente podrían acarrear problemas de manejo. La dirección es Cancellieri, tiene frenos a discos Girling compuestos por mordazas legítimas pero con discos construidos por Requejo, empleando pastillas nacionales. Los frenos traseros fueron montados solidarios con el diferencial, como puede apreciarse en el grabado respectivo.



Las ruedas son nacionales, construidas por Fábricas Argentinas y su material es aleación de magnesio. Sus neumáticos delanteros son 1.060 x 15 y los traseros 1.350 x 15. Entre ejes mide 2.420 mm. teniendo trochas de 1.460 mm. adelante y 1.430 mm. atrás, con 4.000 mm. de largo total y su peso se ajusta al reglamentario o sea 650 kilos. La parte chasis la efectuó Remigio Requejo, también hermano de Ramón y Raúl.

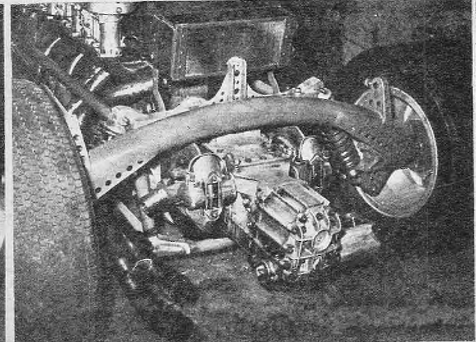
Este monoplaza es propulsado por motor Chevrolet 250, de seis cilindros en línea. Lleva émbolos nacionales construidos en aleación liviana a base de aluminio y sus cabezas son planas. Las bielas que los mueven son GM para competencias y el árbol de mando que dispone de siete bancadas, fue nitrurado. La distribución la comanda un árbol de levas diagramado y construido por la Casa Montal Hermanos con el siguiente ciclo de trabajo: AAA 45; RCA 45; AAE 45; RCE 45 grados y 90 de cruce. Las válvulas de admisión tienen 50 mm. de diámetro y las de escape 48 mm., llevando doble resorte cada una. El sistema de encendido es a distribuidor y batería con bujías Lodge con cuerpos de porcelana. La admisión cuenta con tres carburadores Weber verticales descendentes duales de 48 mm. que se alimentan por medio de una bomba Bendix. El combustible lo contienen dos tanques de 50 litros cada uno ubicados a los costados del piloto

MON C. REQUEJO

y entre largueros del chasis. La lubricación es a cárter húmedo y con radiador Arévalo lo mismo que el de agua. Entre el tanque de éste y la cámara del motor, contienen 26 litros. La relación volumétrica del motor es de 11:1, pero aún no fue probado para establecer sus coeficientes de performances o rendimientos.

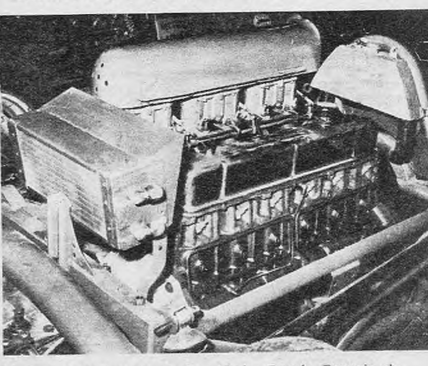
Esta máquina, según manifestaciones de Ramón C. Requejo, espera presentarla en la próxima prueba a realizarse en el circuito sanjuanino de "El Zonda".

• *Puente posterior de la máquina, con prolijo eje De Dion, y frenos a disco solidarios a la caja. Algo inteligente.*

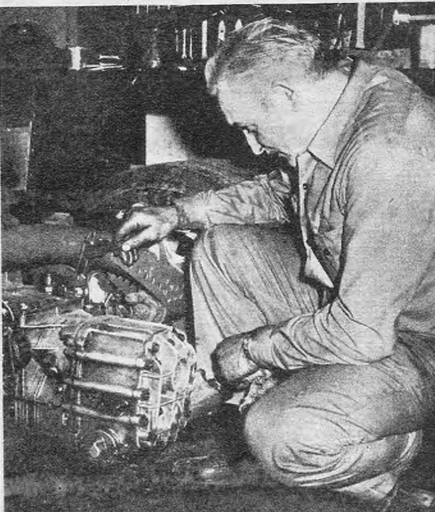




• *Requejo explica a Valente, pero Valente, mientras va tomando nota, piensa en los "Ondamar" del chasis.*



Arriba: Radiador para el aceite, que como el de agua, es obra de "Arévalo". Ofrece un gran rendimiento. • *Abajo: Ramón Requejo observa la modificación realizada a la caja ZF, para hacer más directos los cambios*



UN MERCEDES BENZ "FANTASMA" PRUEBA Y ANALIZA NEUMATICOS



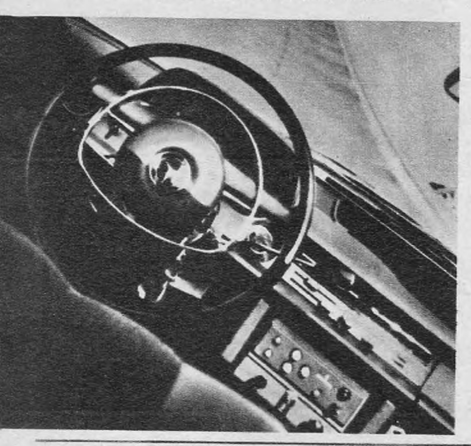
Impresionante maniobra del M.B., sin conductor, en la curva de gran pendiente de la pista del Contidrom.

MUCHOS se asustaron cuando vieron en la pista de ensayos de 2,800 kilómetros de la Continental Gummiwerke un auto fantasma. Sí, un Mercedes Benz 250, sin conductor, giró durante varias semanas, acelerando, frenando, tocando bocina, cambiando las marchas y accionando los faros sin que dentro del coche se moviera la mano de persona alguna.

Como el lector ya habrá adivinado, se trata de un automóvil comandado electrónicamente, cuya finalidad es ganar nuevos conocimientos en el desarrollo de neumáticos, ya que un auto guiado por un conductor de pruebas no podría facilitar jamás los resultados que proporciona este rodado que se acciona mediante computadoras. El método proporciona, junto con los tests de laboratorio y pruebas de marcha, óptimos resultados.

Aparte de la comprobación de estabilidad de marcha, confort de marcha, duración y resistencia de los rodados de cada neumático, el sistema abre camino a otras interesantes e importantes posibilidades. La independencia de la fuerza física y síquica del hombre permite aprovechar en mayor escala la precisión de los valores de medida. Por ejemplo: la tarea de efectuar en cada vuelta de prueba frenadas uniformes, cosa que no logra con exactitud absoluta el piloto de pruebas. Por una vez más, la máquina supera al hombre en cuanto a precisión e infalibilidad.

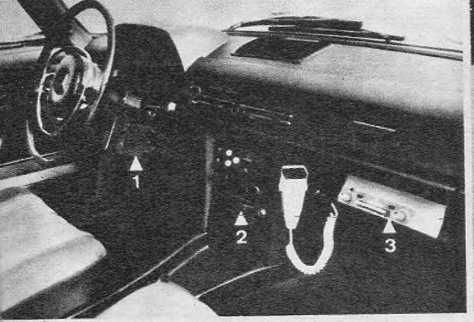
El vehículo electrónico permite analizar la presión de inflado, ancho de las llantas, convergencia de las ruedas delanteras, caída, el avance, la salida, el modelo de construcción y la elasticidad de las piezas de conducción de las ruedas y dirección, así como también las condiciones de la carretera y las de servicio, es decir, clase de revestimiento, factor de transmisión de fuerza, planitud de la superficie, velocidad de marcha, aceleración, aceleración transversal en curvas y carga sobre las ruedas.

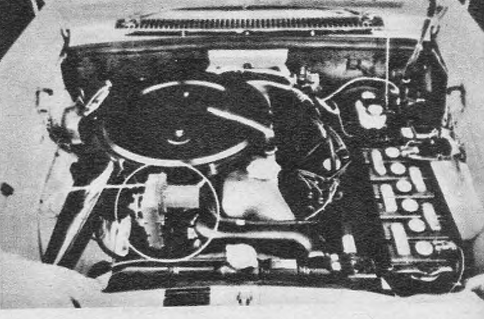


El curso programado de las pruebas, con el sistema de comando electrónico, asegura precisión.

• TELEMANDO SUBTERRANEO

También favorece a estas experimentaciones de los técnicos de Mercedes





He aquí la dirección electrónica (1), el automatismo de control (2), y la radio intercomunicadora (3).

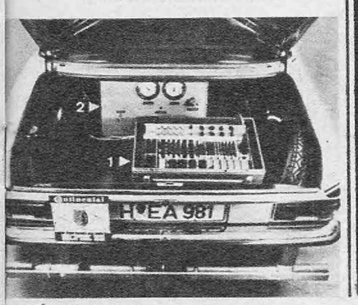
• *Comportamiento del motor a gas del primer vehículo dirigido electrónicamente para probar neumáticos.*

Benz, la actuación en conjunto del telemando y laboratorio bajo nivel, instalados debajo de la pista y equipados con una cámara de alta velocidad, cuya técnica especial de fotografía, que le permite obtener 10.000 fotos por segundo, retiene todos los procesos que tienen lugar en la deformación de los neumáticos.

El telemando realiza todas las funciones comunes al hombre cuando conduce un automóvil: acelera, frena, gira, etc. El "programa" puede ser planeado de antemano o bien resuelto sobre la marcha, repentinamente desde el pupitre de mando y control, donde se hallan dispuestos todos los elementos indispensables para la difícil y sorprendente misión. Puede elegirse la velocidad, varias posiciones de frenado, utilizarse varios interruptores para la iluminación del vehículo, parada rápida, transmisor de programa, etc.

Finalmente, como detalle que aporta elocuencia en cuanto a las posibilidades y ventajas del sistema, anótese que el peso de todo el equipo de telemando y de los grupos adicionales, es menor al del conductor normal de un auto.

• *En el portaequipajes se aprecia el sistema electrónico de mando (1) y el dispositivo de frenado (2).*



NOS referiremos en esta oportunidad al automovil utilitario por excelencia, pero concebido con criterio muy deportivo: el "Cónsul Cortina". Si bien todavía no compitió en nuestro medio, anotamos a manera de presentación que su cosecha de lauros fue magistralmente lograda en Australia, Austria, Dinamarca, Bélgica, Canada, Africa Este, Francia, Finlandia, Alemania, Gran Bretaña, Nueva Zelandia, Noruega, Macao, Portugal, Rhodesia del Sur, Sudáfrica, Suecia, Suiza y Estados Unidos de Norteamérica.

Señalado por la fábrica bajo la característica de tipo G.T., este auto tiene aparentemente inofensivo motor de cuatro cilindros en línea, con refrigerado por agua, pero un detalle de su construcción lo revela el tener cinco bancadas, lo que lo hace muy resistente y equilibrado.



EL "CORTINA G.T.", UN BUEN PRODUCTO DE FORD

En plena ruta de montaña vemos competir a este "Cónsul Cortina", concebido con criterio muy deportivo, apreciándose el buen trabajo de la dirección. Convincente.

Sus cilindros miden 80,97 mm. de diámetro por 72,75 para recorrido de émbolos y dispone de árbol de levas en la culata. El sistema valvular es de tipo simple, o sea de una para admisión y otra para el escape, poseyendo un reglaje de distribución óptimamente compensatorio.

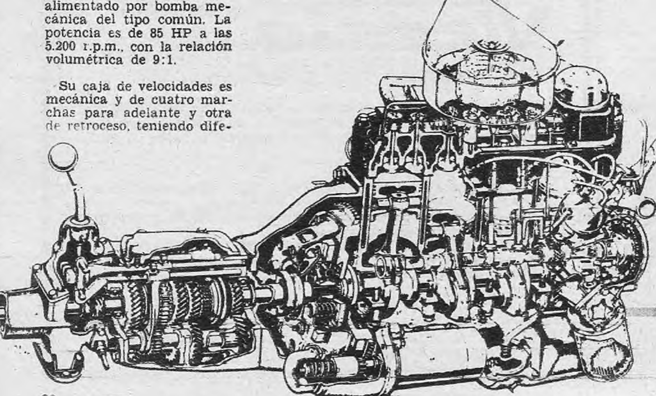
La alimentación corre por cuenta de un carburador marca Weber del tipo dual, alimentado por bomba mecánica del tipo común. La potencia es de 85 HP a las 5.200 r.p.m., con la relación volumétrica de 9:1.

Su caja de velocidades es mecánica y de cuatro marchas para adelante y otra de retroceso, teniendo diferencial de engranajes hipoidales. Los frenos, que obedecen al sistema hidráulico, funcionan en las ruedas delanteras por medio de tambores, con sus patines, siendo los traseros a discos Girling.

Emplea neumáticos de 5.60 x 13, el tanque de nafta contiene 41 litros, pesando la unidad vacía 782 kilos. Para un motorcito de esta escasa cilindrada (1.482 cc.), es considerable el poder de aceleración que se dio al automóvil: en sólo 13 segundos levanta de 0 a 96 kilómetros de velocidad.

Su distancia entre ejes es de 2.516 mm., con trochas uniformes de 1.257 mm., otorgando la dirección un radio de giro de 5,20 metros y el largo total es de 4.337 mm. Por su inteligente sistema de suspensión y equilibrada distribución de pesos, la estabilidad del auto es perfecta en todo terreno.

Referente al aspecto y conformación de carrocería, corresponde añadir la buena disposición de los faros, como asimismo el sistema de apertura del capot. Las luces posteriores son circulares, de amplio diámetro, aportando unos "stops" muy visibles que dan gran seguridad rutera.



Corte esquemático del motor, desde la admisión al cárter y de la cadena de distribución al embrague.

COTIZACION DE AUTOMOTORES

COMO ya es habitual, publicamos en esta Sección las cotizaciones de automotores, de acuerdo con la pulsación periódica del mercado que realizan nuestros colaboradores especialistas en la materia. Al efecto, se consultan 6 importantes plazas comerciales de nuestro país, estableciéndose de esa forma el precio promedio actualizado de cada unidad, en buenas condiciones de uso, sin considerar el impuesto a la transferencia, que, como se sabe, se encuentra en plena vigencia.

Cabe señalar que el movimiento de la plaza es bastante duro, lo que mantiene —en general—, estacionarias las cotizaciones, existiendo un enorme stocks de autos usados que de acuerdo con estimaciones de entidades responsables del ramo, es del orden de las 130.000 unidades, aproximadamente, hasta el 31-7-69.

Dentro de tal panorama, estas son las auténticas cotizaciones vigentes:

BERGANTIN

AÑO	M$N.
1960 4 cil.	300/ 330.000
1961 4 cil.	360/ 390.000
1962 4 cil.	400/ 420.000
1962 6 cil.	410/ 430.000

BORGWARD - Isabella

1956	470/ 490.000
1957	490/ 500.000
1958	510/ 530.000
1959	520/ 550.000
1960	560/ 590.000
1961	620/ 640.000
1962	650/ 670.000
1963	700/ 720.000

BUICK

1950 Dynaflow	300/ 320.000
1951 Dynaflow	330/ 360.000
1952 Super	400/ 420.000
1954 Super	430/ 450.000
1955 Super	470/ 480.000
1956 Super	490/ 520.000
1957 Super	540/ 560.000
1958 Super	600/ 630.000
1959 Super	650/ 660.000
1960 Super	720/ 730.000

CADILLAC

1950 Coupé	360/ 380.000
1951 Coupé De Ville	430/ 460.000
1952 Coupé De Ville	460/ 480.000
1953 Coupé De Ville	480/ 500.000
1954 Coupé De Ville	520/ 540.000
1955 Coupé De Ville	600/ 620.000
1956 Coupé De Ville	630/ 650.000
1957 Coupé De Ville	710/ 730.000
1958 Fleetwood	780/ 800.000
1959 Fleetwood	850/ 860.000
1960 Fleetwood	880/ 900.000

CITROEN

1958 2CV	280/ 300.000
1959 2CV	310/ 320.000
1960 2CV	330/ 340.000
1961 2CV	340/ 350.000
1962 2CV	360/ 370.000
1963 2CV	390/ 410.000
1964 2CV	430/ 450.000
1965 2CV	470/ 500.000
1966 2CV	530/ 550.000
1967 2CV	570/ 590.000
1968 2CV	610/ 630.000

CHEVROLET

AÑO	M$N.
1946 2 puertas	300/ 320.000
1946 4 puertas	340/ 360.000
1951 2 puertas	390/ 420.000
1951 4 puertas	440/ 460.000
1953 4 puertas	500/ 530.000
1955 4 puertas	630/ 650.000
1956 Bel Air, 6 cil.	640/ 670.000
1956 Bel Air, 8 cil.	600/ 620.000
1957 Bel Air, 6 cil.	680/ 710.000
1957 Bel Air, 8 cil.	640/ 670.000
1958 Impala, 6 cil.	700/ 730.000
1958 Impala, 8 cil.	670/ 690.000
1959 Impala, 6 cil.	820/ 840.000
1959 Impala, 8 cil.	780/ 810.000
1960 Impala, 6 cil.	970/1.000.000
1960 Impala, 8 cil.	900/ 930.000
1961 Impala, 6 cil.	1.060/1.100.000
1961 Impala, 8 cil.	1.050/1.070.000
1962 Impala, 6 cil.	1.200/1.230.000
1962 Impala, 8 cil.	1.170/1.200.000
1962 "400"	800/ 810.000
1963 Impala, 8 cil.	1.350/1.400.000
1963 "400"	840/ 850.000
1964 Impala, 6 cil.	1.600/1.630.000
1964 Impala, 8 cil.	1.530/1.550.000
1964 Super	920/ 940.000
1964 Special	780/ 810.000
1965 Super	1.000/1.030.000
1965 Special	820/ 840.000
1966 Super	1.120/1.150.000
1966 Special	870/ 900.000
1967 Super	1.270/1.300.000
1967 Special	950/ 980.000
1967 Super Sport	1.370/1.400.000
1968 Special	1.070/1.100.000
1968 Super	1.350/1.370.000
1968 Super Sport	1.450/1.500.000
1968 Super Lujo	1.420/1.450.000

CHRYSLER

1940 4 puertas	170/ 190.000
1941 4 puertas	200/ 220.000
1950 4 puertas	370/ 400.000
1951 4 puertas	400/ 420.000
1952 4 puertas	420/ 450.000
1953 4 puertas	440/ 470.000
1954 4 puertas	480/ 500.000

DE CARLO

1960 600	180/ 200.000
1960 700	300/ 310.000
1961 700	320/ 340.000
1961 700 Coupé	370/ 390.000
1962 700	330/ 360.000
1963 700	330/ 350.000
1964 SL	270/ 290.000

DE SOTO

1940 4 puertas	200/ 220.000
1941 4 puertas	220/ 230.000
1946 4 puertas	280/ 310.000
1951 4 puertas	340/ 370.000

DI TELLA

1960 1500	630/ 650.000
1961 1500	670/ 690.000
1962 1500	700/ 720.000
1963 1500	730/ 750.000
1964 1500	780/ 800.000
1964 Magnette	810/ 840.000
1964 Traveller	830/ 850.000
1965 1500	830/ 850.000
1965 Magnette	860/ 880.000
1965 Traveller	870/ 890.000
1966 1500	880/ 900.000
1966 Magnette	900/ 920.000
1966 Traveller	930/ 950.000

D. K. W.

1960 Sedan	410/ 430.000
1961 Sedan	450/ 460.000
1962 Sedan	470/ 490.000
1962 Rural Un.	470/ 490.000
1963 Sedan	520/ 540.000
1963 Rural Un.	520/ 540.000
1964 Sedan	570/ 600.000
1964 Rural Un.	560/ 580.000
1965 Sedan	620/ 630.000
1965 Rural Un.	620/ 630.000
1966 Sedan	670/ 680.000
1966 Rural Un.	670/ 690.000
1967 Sedan	700/ 720.000
1967 Rural Un.	700/ 720.000
1968 Sedan 1000S	750/ 770.000
1968 Rural Un.	750/ 770.000

DODGE

AÑO	M$N.
1940 4 puertas	200/ 220.000
1941 4 puertas	240/ 250.000
1946 4 puertas	300/ 320.000
1951 4 puertas	360/ 380.000

ESTANCIERA

1957	330/ 340.000
1958	340/ 360.000
1959	400/ 410.000
1960	430/ 450.000
1961	460/ 480.000
1962	520/ 550.000
1963	560/ 580.000
1964	600/ 620.000
1965	660/ 680.000
1966	670/ 700.000
1967	730/ 750.000
1968	800/ 820.000

FIAT

1958 600	300/ 330.000
1958 1100	400/ 430.000
1960 600	330/ 350.000
1960 1100	480/ 500.000
1961 750	350/ 370.000
1961 1100	520/ 540.000
1962 750	380/ 400.000
1962 1100	610/ 630.000
1963 750	420/ 450.000
1963 1100	640/ 660.000
1963 1500	720/ 740.000
1964 600D	470/ 490.000
1964 1500	820/ 840.000
1964 1500 Familiar	850/ 870.000
1965 600E	540/ 560.000
1965 1500C	930/ 960.000
1965 1500C Familiar	950/ 970.000
1966 600E	610/ 630.000
1966 800 Coupé	620/ 640.000
1966 800 Spyder	640/ 650.000
1966 1500C	1.040/1.060.000
1966 1500C Familiar	1.080/1.100.000
1966 1500 Coupé	1.200/1.240.000
1967 600E	640/ 660.000
1967 800 Coupé	700/ 720.000
1967 300 Spyder	700/ 710.000
1967 1500C	1.080/1.100.000
1967 1500C Familiar	1.120/1.130.000
1967 1500 Coupé	1.240/1.270.000
1968 600E	680/ 690.000
1968 800 Coupé	730/ 740.000
1968 800 Spyder	740/ 750.000
1968 1500C	1.150/1.180.000
1968 1500 Familiar	1.180/1.200.000
1968 1500 Coupé	1.280/1.300.000

FORD

1940 4 puertas	250/ 270.000
1946 4 puertas Coupé	400/ 440.000
1950 4 puertas	420/ 470.000
1951 4 puertas	450/ 500.000
1953 4 puertas	500/ 550.000
1956 Fairlane	550/ 600.000
1957 Fairlane	600/ 650.000
1958 Fairlane	700/ 750.000
1960 Galaxie	800/ 850.000
1961 Galaxie	900/ 950.000
1962 Falcon	870/ 890.000
1963 Falcon Standard	900/ 920.000
1963 Falcon De Luxe	960/ 980.000
1964 Falcon Standard	980/1.000.000
1964 Falcon De Luxe	1.050/1.070.000
1965 Falcon Standard	1.030/1.060.000
1965 Falcon Futura	1.250/1.270.000
1965 Falcon De Luxe	1.100/1.130.000
1966 Falcon Standard	1.100/1.120.000
1966 Falcon De Luxe	1.240/1.260.000
1966 Falcon Futura	1.340/1.360.000
1967 Falcon Standard	1.250/1.270.000
1967 Falcon De Luxe	1.370/1.400.000

AÑO	M$N
1967 Falcon Futura	1.430/1.450.000
1968 Falcon Standard	1.340/1.360.000
1968 Falcon De Luxe	1.470/1.500.000
1968 Falcon Futura	1.550/1.570.000

ISARD

1960 700	200/ 220.000
1961 700	240/ 260.000
1962 700	260/ 270.000
1962 Kombi	280/ 290.000
1963 700	280/ 300.000
1963 Kombi	290/ 310.000
1964 700	310/ 330.000
1964 Kombi	340/ 350.000
1964 1204	350/ 370.000
1965 700	350/ 370.000
1965 Kombi	370/ 380.000

JEEP

1957	270/ 290.000
1958	320/ 350.000
1959	360/ 370.000
1960	380/ 390.000
1961	400/ 420.000
1962	410/ 430.000
1963	440/ 450.000
1964	460/ 480.000
1965	500/ 520.000
1966	540/ 560.000
1967	590/ 620.000
1968	640/ 670.000

KAISER

1958 Carabela	280/ 320.000
1960 Carabela	330/ 350.000
1961 Carabela	380/ 400.000
1962 Carabela	430/ 450.000

LINCOLN

1946	200/ 220.000
1951	250/ 270.000
1953	350/ 370.000
1956	400/ 450.000

MERCEDES - BENZ

1951 Naftero	300/ 330.000
1951 Diesel	350/ 390.000
1953 Diesel	400/ 430.000
1953 220	500/ 530.000
1953 300	550/ 570.000
1955 170 Diesel	600/ 630.000
1955 180	670/ 700.000
1955 300	700/ 750.000
1959 219 Naftero	1.650/1.700.000
1959 220	1.900/1.970.000
1961 220 S. Coupé	2.100/2.200.000
1961 220 S.	2.000/2.050.000
1962 220	2.150/2.230.000
1962 220 S.	2.580/2.650.000
1962 220 E.	3.100/3.150.000
1963 220 S.	4.000/4.100.000
1963 220 SE Coupé	3.600/3.650.000
1964 220 SE Coupé	4.600/4.650.000
1964 220 E.	4.300/4.350.000
1965 220 S	4.300/4.400.000
1965 220 SE	4.800/4.900.000
1966 250 S.	6.900/7.000.000
1966 250 SE	7.800/7.900.000
1966 250 SE Coupé	8.600/8.700.000

MERCURY

1946 4 puertas	340/ 360.000
1951 Monterrey 4 pts.	460/ 490.000
1953 Monterrey 4 pts.	490/ 510.000
1958 Montclair 4 pts.	580/ 600.000

MORRIS

1966 4 puertas	900/ 930.000
1966 Traveller	930/ 950.000

NSU

1958 24 HP	160/ 180.000
1960 34 HP	210/ 230.000
1961 34 HP	230/ 250.000
1962 34 HP	240/ 260.000
1963 34 HP	270/ 290.000
1963 Sport Prinz	400/ 420.000

OPEL

AÑO	M$N
1956 Rekord 2 puertas	400/ 420.000
1956 Rural	420/ 450.000
1958 Rekord 2 puertas	500/ 520.000
1958 Rural	530/ 560.000
1960 Rekord 2 puertas	560/ 590.000
1960 Rural	580/ 620.000
1961 Rekord 2 puertas	600/ 650.000
1961 Rural	640/ 680.000
1962 Rekord 2 puertas	660/ 700.000
1962 Rural	700/ 720.000

PEUGEOT

1956 403	380/ 400.000
1958 403	500/ 530.000
1959 403	540/ 560.000
1960 403	620/ 650.000
1961 403	680/ 700.000
1962 403	720/ 740.000
1962 404	820/ 840.000
1963 403	780/ 800.000
1963 404	870/ 900.000
1963 404 Rural	1.000/1.020.000
1964 403	820/ 830.000

AÑO	M$N.
1964 404 3 bancadas	880/ 900.000
1964 404 5 bancadas	930/ 950.000
1964 404 Rural	1.080/1.100.000
1965 403	810/ 830.000
1965 404	1.050/1.100.000
1966 404 Standard	1.070/1.120.000
1966 De Lujo	1.140/1.160.000
1967 404 Standard	1.200/1.230.000
1967 404 Gran Lujo	1.240/1.260.000
1968 404 Standard	1.240/1.260.000
1968 404 De Lujo	1.280/1.300.000

PLYMOUTH

1940 4 puertas	180/ 200.000
1941 4 puertas	220/ 240.000
1954 4 puertas	420/ 440.000
1960 4 puertas	620/ 640.000

RAMBLER

1962 Ambassador	600/ 620.000
1962 Classic Custom	480/ 500.000

AÑO	M$N.
1962 Rural C-Country .	540/ 550.000
1963 Ambassador	650/ 670.000
1963 Classic Custon ...	570/ 590.000
1963 De Luxe 550	470/ 500.000
1963 Rural C-Country .	650/ 670.000
1964 Ambassador	800/ 830.000
1964 Classic Cust. 660 .	700/ 720.000
1964 De Luxe 550	600/ 620.000
1964 Rural C-Country .	770/ 790.000
1965 Ambassador 990 ..	900/ 950.000
1965 Classic Cust. 660 .	800/ 820.000
1965 De Luxe 550	720/ 730.000
1965 Rural C-Country ..	870/ 880.000
1966 Ambassador 990 ..	1.100/1.130.000
1966 Classic Cust. 660 ..	920/ 950.000
1966 De Luxe 550	820/ 850.000
1966 Rural C-Country .	1.080/1.100.000
1967 Ambassador	1.220/1.240.000
1967 Classic Custom ...	1.050/1.080.000
1967 De Luxe	870/ 900.000
1967 Rur. Cl. Cross C. .	1.200/1.220.000
1968 Rambler Ambass.	1.400/1.420.000
1968 Classic Custon 380	1.150/1.180.000
1968 De Luxe 380	1.000/1.030.000
1968 Rural Classic 380 .	1.320/1.350.000

RENAULT

1958 Dauphine	200/ 220.000
1960 Dauphine	250/ 260.000
1961 Dauphine	270/ 300.000
1962 Dauphine	300/ 310.000
1962 Gordini	340/ 350.000
1963 Dauphine	330/ 350.000
1963 Gordini	370/ 390.000
1963 4L	350/ 370.000
1964 Dauphine	400/ 410.000
1964 Gordini	440/ 450.000
1964 4L	400/ 420.000
1965 Dauphine	420/ 440.000
1965 Gordini	460/ 480.000
1965 4L	430/ 450.000
1966 Dauphine	470/ 490.000
1966 Gordini	540/ 570.000
1966 4L	480/ 500.000
1967 Gordini	600/ 610.000
1967 4L	570/ 600.000
1967 Renault 850	530/ 540.000
1968 Gordini	650/ 670.000
1968 R4	650/ 670.000
1968 Renault 850	590/ 620.000

RILEY

1966 4 puertas 1500	860/ 870.000

TAUNUS

1956 15M 2 puertas	400/ 430.000
1958 17M 4 puertas	560/ 580.000
1960 17M 2 puertas	620/ 650.000
1962 17M 2 puertas	740/ 760.000
1962 17M Rural	760/ 780.000

TORINO

1967 300	930/ 960.000
1967 300S	1.050/1.100.000
1967 380	1.550/1.600.000
1967 380W	1.650/1.670.000
1968 300	1.000/1.030.000
1968 300S	1.150/1.200.000
1968 380	1.640/1.670.000
1968 380W	1.780/1.800.000

VALIANT

1962 I	840/ 870.000
1963 II	900/ 930.000
1964 III	910/ 950.000
1965 III	940/ 960.000
1965 Coronado	980/1.000.000
1965 Gran Turismo	1.000/1.030.000
1966 IV	1.100/1.130.000
1966 Coronado	1.130/1.150.000
1966 Gran Turismo	1.150/1.160.000
1967 IV	1.170/1.200.000
1967 Coronado	1.200/1.230.000
1967 Gran Turismo	1.250/1.260.000
1968 IV	1.270/1.300.000
1968 Coronado	1.330/1.350.000
1968 Gran Turismo	1.360/1.380.000

VOLKSWAGEN

1956 Export	460/ 480.000
1957 Export	480/ 500.000
1958 Export	530/ 550.000
1959 Export	550/ 580.000
1960 Export	590/ 620.000
1961 Export	610/ 630.000
1962 Export	640/ 660.000
1962 1500 2 puertas	720/ 740.000

AUTOMOVILES 0 KILOMETRO

En estos precios no están contemplados los equipos adicionales-opcionales de la fábrica.

Auto Unión, Sedan 1000 S ..	1.249.000
Auto Unión, Rural Univer. ..	1.279.000
Citroen, AZ	825.000
Citroen, AZn.	793.000
Citroen, AZam	864.000
Chevrolet, Special 69	1.575.000
Chevrolet, Super 69	1.960.000
Chevrolet, Super de Luxe ...	2.140.000
Chevrolet, Super Sport 69 ...	2.250.000
Dodge Valiant	1.846.000
Dodge Polara	2.041.000
Dodge Coronado	2.199.000
Dodge GT	2.306.000
Estanciera, tracción simple .	1.572.700
Estanciera, tracción doble ..	1.739.200
Fiat 600 E. 2 puertas	878.000
Fiat 800, Coupé	1.085.000
Fiat 800, Spyder	1.110.000
Fiat 1500, Gran Clase	1.430.000
Fiat 1500, Familiar	1.504.000
Fiat 1500, Coupé	1.705.000
Ford Falcon, Taxi	1.736.000
Ford Falcon, Standard	1.769.500
Ford Falcon, De Luxe	1.885.000
Ford Falcon, Futura	2.021.000
Ford Falcon Rural De Luxe .	1.960.100
Ford Falcon, Rural Futura .	2.067.100
Fairlane	2.350.000
Fairlane 500	2.500.000
Fairlane L.T.D.	2.600.000
Jeep, tracción simple	960.200
Jeep, tracción doble	1.138.100
Peugeot 404, Gran Lujo	1.520.000
Peugeot 404, Super Lujo	1.665.000
Rambler Ambassador 69	2.460.000
Rambler Cl. Custom 1969	1.990.000
Rambler Cl. Cross Count. ...	2.055.400
Renault 4L	912.700
Renault 4	976.300
Renault 4 Parisienne	1.059.300
Renault, Gordini 1969	1.039.700
Torino 300, 4 puertas	1.741.200
Torino S	1.995.000
Torino S380	2.150.000
Torino 380	2.306.100
Torino 380W	2.517.900

UTILITARIOS 0 KILOMETRO

AUTO UNION

Pick-up frontal	1.275.000

CITROEN

Furgoneta AZU	805.000
Furgoneta AZUB	817.000
AZU (chasis-cabina)	779.000

CHEVROLET

Chevrolet 10703 s/cab.	1.670.000
Chevrolet 10704 c/cab.	1.735.000
Chevrolet 10704 c/ancha	1.740.000

CHRYSLER

D/100 Standard s/caja	1.541.000
D/100 Standard c/caja	1.620.000
D/200 Standard s/caja	1.670.000
D/200 Standard c/caja	1.751.000

FIAT

Mulitcarga 1500	1.191.000

FORD

F-100 s/caja	1.655.000
F-100 c/caja	1.720.000

IKA - RENAULT

Jeep T/80, t/simple	1.625.300
Jeep T/80, t/doble	1.874.000
Jeep Frontal, naftero	1.644.600
Jeep Frontal, diesel	1.914.600
Jeep Furgón Utilitario	1.444.000
Pick-Jeep t/simple	1.009.500
Pick-Jeep t/doble	1.185.400
Renault 4-Furgoneta	866.800

IME (EX DINFIA)

Rastrojero, diesel	1.425.000
Doble cabina	1.680.000

SAFRAR

Peugeot T4B	1.255.000

PICK-UP USADAS

CITROEN

1963	300/ 320.000
1964	340/ 350.000
1965	380/ 390.000
1966	440/ 460.000
1967	480/ 500.000
1968	530/ 550.000

CHEVROLET

1960	600/ 620.000
1961	630/ 650.000
1962	750/ 770.000
1963	760/ 780.000
1964	810/ 830.000
1965	850/ 870.000
1966	950/ 970.000
1967	1.040/1.060.000
1968	1.200/1.230.000

- IMPORTANTE: Estos precios corresponden a unidades con Caja Ancha, la Caja Angosta es de menor cotización.

DE SOTO

1961	520/ 550.000
1962	630/ 650.000
1963	670/ 700.000
1964	730/ 750.000
1965	800/ 820.000
1966	870/ 900.000
1967	960/ 980.000
1968	1.000/1.020.000

DODGE

D-100 1962	630/ 650.000
D-100 1963	660/ 680.000
D-100 1964	730/ 750.000
D-100 1965	800/ 820.000
D-100 1966	870/ 900.000
D-100 1967	960/1.000.000
D-100 1968	1.050/1.080.000

FIAT MULTICARGA

1965	700/ 730.000
1966	720/ 740.000
1967	750/ 780.000
1968	800/ 830.000

FORD

F-100 1960	650/ 670.000
F-100 1961	670/ 700.000
F-100 1962	720/ 740.000
F-100 1963	760/ 800.000
F-100 1964	820/ 840.000
F-100 1965	900/ 920.000
F-100 1966	980/1.000.000
F-100 1967	1.070/1.100.000
F-100 1968	1.180/1.200.000

GLADIATOR

V 1964	480/ 500.000
X 1964	540/ 560.000
V 1965	520/ 530.000
X 1965	600/ 630.000
V 1966	570/ 600.000
X 1966	670/ 700.000
T80 1967	770/ 800.000

PEUGEOT

T4B 1967	850/ 870.000
T4B 1968	920/ 950.000

RASTROJERO

1961	430/ 450.000
1962	480/ 500.000
1963	510/ 530.000
1964	560/ 580.000
1965	610/ 630.000
1966	660/ 680.000
1967	710/ 730.000
1968	830/ 850.000

SOJIT Producciones
lo invita a escuchar el programa
ANTES Y DESPUES DE LAS CARRERAS

UNICO EN EL RIO DE LA PLATA por **CW1 Radio Colonia**
LA EMISORA DE AMERICA

SABADOS Y LUNES EN EL EXTREMO MAS ESCUCHADO DEL DIAL

ALGO NUEVO DIFERENTE UNA AMENA AUDICION EN UN ENFOQUE EN EL MAS ALTO NIVEL

CON LA COLABORACION ESPECIAL DEL EQUIPO DE
COCHE A LA VISTA!..


VICTOR NAVAS PRIETO

SABADOS
de 19 a 20 horas
DESDE EL ESCENARIO DE CADA CARRERA
y todos los LUNES
de 19 a 20 horas
DESPUES DE LAS CARRERAS


CARLOS DELMAR




TONI FERRANDO • JOSE M. ZAFRA

DIRECCION:
LUIS ELIAS SOJIT

Asesoría General:
ISIDORO EDUARDO SOJIT

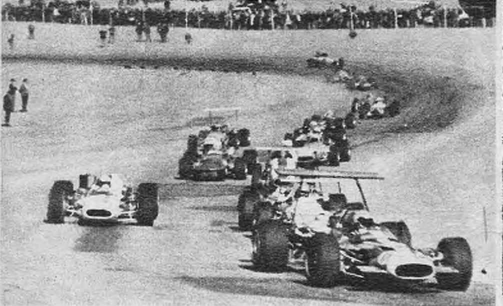
Coordinación:
VIGI

LOCUCION COMERCIAL:


ROBERTO DAOIZ



RAUL ARMAGNO C.



En la curva conocida como "la olla", Ternengo va marcando el rumbo. Brillante ganador fue el "Nene".



Feliz por el triunfo, Ternengo posa junto a dos reinas: la del Club (morocha) y de la Vendimia (rubia).

6-7: M.A. F-1 y 2 en Mendoza

► Fotos JOSE M. MOYANO

UNA JORNADA OPACA CON UN BRILLANTE TERNENGO

POCAS máquinas y mala suerte se unieron para que el **XXVII** Premio Vendimia fuera un pálido espectáculo, aunque con un excelente ganador. Ausentes Copello (uno de sus mecánicos estrelló su auto, probando en Córdoba), Ferrea (Falcon 7 bancadas de 188") y Requejo (nuevo chasis y mecánica Chevrolet), las pruebas de clasificación del sábado dejaron varios autos "fuera de órbita": Cacho Franco se despistó y el Brabham con motor Fiat del ACA quedó inutilizado; Reutemann con un portamazas fisurado y Pairetti, con rótulas destrozadas, también se quedó "de a pie", marginando al Destéfano-Chivo, chasis multitubular, en este caso a poco de largar su serie.

Victor Hugo Piá, con su Chevrolet 250" preparado "con todo" en Las Rosas, fue expresión de alto rendimiento, pero rompió 2 rótulas. El "Nene" Jorge Ternengo, en cambio, con su Bravi-Tornado impecable, anduvo al pelo y pasó a ser gran favorito.

• CIRCUITO MALO

Lo que no andaba nada era el circuito. Resulta inexplicable que la CADAD, tan minuciosa en cada escenario de los que denomina "semipermanentes", a los que en muchos casos ni conoce, ni se molesta en conocer, haya permitido que se corra una carrera en piso tan deteriorado como el del llamado autódromo mendocino, en el Parque General San Martín.

Tal circunstancia sirvió para que los propios corredores se mostraran inquietos, pese a su costumbre de correr en cualquier terreno. Lo que pasa es que ahora los autos están construidos para andar parejito, sobre piso de billar y no aceptan saltos, ni excesvia vibración. Los dirigentes deben ir comprendiendo esta evolución, pues en caso contrario quedarán rezagados con respecto al progreso mecánico.

• LA PRIMERA, TERNENGO

El poco público presente —2.175.000 pesos en taquilla—, menos de lo que se recaudó en la última zonal realizada—, por lo menos tuvo la suerte de que se cumplieran los horarios establecidos. Con puntualidad se largó la serie inicial, en la que Cuvertino trató en vano de dar caza a un Ternengo que no anduvo con pequeñeces y se fue en punta sin concesiones. Faltando 2 vueltas, el monoposto de Cuvertino se plantó, con la cruceta de Ford 350 destrozada, pasando Gradassi a ser el escolta del "Nene", pero lejos. Santamarina, con su F-2 Peugeot terció cómodo, ya que Rolando Sotro venía mucho más atrás. Soifer, con otro F-2 Peugeot resultó 5º, pero con una vuelta menos (11). Se clasificaron 10 máquinas, es decir, las que largaron, pero

CLASIFICACION OFICIAL

AUTODROMO PARQUE G. S. MARTIN (Mendoza)

PRIMERA SERIE

Circuito Nº 2: 2.644,70 m. Distancia: 31km736m40cm.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	11	J. Ternengo (h)	Tornado	14m.07s.7|10	12
2º	50	H. L. Gradassi	Tornado	14m.21s.	12
3º	15	E. Santamarina	Peugeot	15m.03s.3|10	12
4º	2	R. Sotro	Ford	15m.23s.2|10	12
5º	54	J. Soifer	Peugeot	15m.25s.3|10	11
6º	3	O. Cuvertino	Dodge	12m.21s.7|10	10
7º	60	F. Favergiotti	Peugeot	5m.21s.	4
8º	45	H. Sanmartino	Chevrolet	3m.41s.4|10	3
9º	8	D. Di Santo	Chevrolet	4m.14s.1|10	3
10º	14	O. Almeida	Ford	1m.18s.1|10	1

Promedio del ganador: 134,777 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 11, J. Ternengo, 5ª vuelta, 1m.07s. y 142,103 k.p.h.

SEGUNDA SERIE

Circuito Nº 2: 2.644,70 m. Distancia: 31km736m40cm.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	7	N. Estéfano	Tornado	14m.29s.2|10	12
2º	9	V. Plá	Chevrolet	14m.43s.9|10	12
3º	6	O. Sotro	Ford	14m.50s.5|10	12
4º	49	N. García Veiga	Chevrolet	15m.05s.9|10	12
5º	46	R. Kissling	Peugeot	15m.45s.	12
6º	23	F. Peral	Chevrolet	14m.47s.4|10	10
7º	37	H. Schmidt	Ford	15m.00s.	10
8º	4	C. Pairetti	Chevrolet	1m.29s.9|10	1

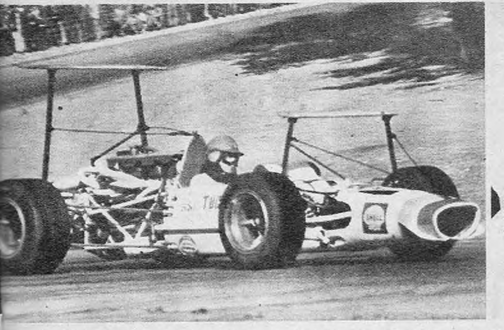
Promedio del ganador: 131,443 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 9, V. Plá, 9ª vuelta, 1m.08s.2|10 y 139,603 k.p.h.
No largaron: Nº 62, O. Franco y Nº 64, C. Reutemann.

SERIE FINAL

Circuito Nº 2: 2.644,70 m. Distancia: 66km117m50cm.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	11	J. Ternengo (h)	Tornado	30m.06s.3|10	25
2º	7	N. Estéfano	Tornado	30m.46s.3|10	25
3º	49	N. García Veiga	Chevrolet	30m.57s.5|10	25
4º	15	E. Santamarina	Peugeot	30m.18s.1|10	24
5º	2	R. Sotro	Ford	30m.14s.1|10	22
6º	37	H. Schmidt	Ford	30m.59s.8|10	20

Promedio del ganador: 131,173 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 11, J. Ternengo, 1m.08s.7|10 y 138,587 kilómetro por hora.
No largaron: Nº 4, C. Pairetti; Nº 8, D. Di Santo; Nº 14, O. Almeida y Nº 45, H. Sanmartino.
Abandonaron: Nº 3, O. Cuvertino, 13ª vuelta; Nº 6, O. Sotro, 14ª; Nº 9, V. Plá, 4ª; Nº 23, F. Peral, 9ª; Nº 46, R. Kissling, 1ª; Nº 50, H. Gradassi, 5ª; Nº 54, J. Soifer, 10ª, y Nº 60, F. Favergiotti, 9ª vuelta.



El tucumano Nasif Estéfano en la horquilla. Ganador de su serie, fue un digno 2º absoluto, con Tornado



Néstor García Veiga junto a Horacio Steven. Fue el único Chevrolet de la clasificación: 3ro. en la final

con "trampa", ya que el décimo (Almeida) sólo dio una vuelta.

El promedio de Ternengo iba a ser lo más saliente de la jornada.

• LA SEGUNDA, NASIF

Nasif Estéfano, con otro Tornado, reverdeció viejos laureles. Su manejo volvió a ser el que le diera fama de as y no necesitó marcar un ritmo tan empinado como el de Ternengo para ganar. En realidad se vio favorecido por un conato de incendio registrado en la máquina de Plá, al momento de largar, que lo retrasó casi 2 minutos (exactamente 1m. 50s.).

Plá inició una persecución endemoniada y llegó segundo, a menos de 15 segundos de Nasif. Tercero fue Orlando Sotro, 4º García Veiga y 5º Kissling, todos con las 12 rondas reglamentarias. Pairetti "rotuló" a poco de cumplir la primera vuelta. El mejor giro fue para Plá, pero con 2½ kilómetros debajo del de Ternengo en la primera serie.

• SIEMPRE EL "NENE"

Como ya es habitual, se modificó el número de vueltas de la final, programada a 30. Se realizaron 25 y había 5 candidatos para pelear la punta: Ternengo, Nasif, Cuvertino, Plá y García Veiga. Este último, debutante en la categoría, pero demostrando sus dotes ya conocidas en tecé, también para monopostos. Había quien se jugaba sus níqueles al pie derecho de Gradassi y hasta de Sanmartino y los Sotro.

El comienzo pareció confirmar los pronósticos, ya que se pegaron los más "boleteados". Hasta que Ternengo se escapó y Gradassi hizo "bolsa" el motor, dejando aceite como para patinar varias h o r a s en la "olla". Por su parte, Cuvertino resignó su chance al cortar un palier, en plena lucha de punta y a Plá le pasó algo parecido a lo de Bordeu en aquella "Dos Océanos": reventó un caño de agua y le quemó la espalda.

El "Nene" fue ganador cabal y fácil. Estéfano lo escoltó a 40 segundos, con otro Tornado; tercero fue García Veiga (Chevrolet) y Santamarina (F-2 Peugeot), cuarto, aunque con una vuelta menos.

Lo dicho: una jornada opaca, con un brillante vencedor que se despidió de Ika-Renault con un triunfo. Ya se sabe que en lo sucesivo tendrá a su disposición un Ford-Pronello.

POR PISTAS Y CARRETERAS DEL MUNDO



• *Ya son tan iguales que se parecen todos, como ovejas. Esto pasa hoy en los GP del Viejo y casi nuevo Mundo (porque la Luna nos superó). Y como ahora no "hay nada nuevo bajo la Luna" volvió a ganar el 3 (Stewart) con MATRA-Ford. Observese la pulcritud de organización. ¿Nos podrá valer de algo?... Opine usted, lector amigo.*

SE dio un tortazo "preventivo" (advertidor) el rubio líder del Campeonato Mundial de Volantes 1969: Jackie Stewart. Eso le pasó en el britanísimo circuito de Silverstone el 18 del mes pasado después de las pruebas previas "a tiempo". Sin embargo, no cejó. Y a la manera de los viejos gladiadores de a caballo, lanza pronta siguió acumulando puntaje en forma "despiadada" con lo cual tiene a esta altura del año un margen que sin ser definitorio le da mucha tranquilidad. Tanta que ya puede llevarse el trofeo a las islas...

Otra nota digna de comentarse es la decisión del grupo organizativo del país de los tulipanes: Holanda. Allí se decidió que es muy grato tener una prueba en su circuito de Zaanvoort (la maravillosa obra de la mano e ingenio del hombre holandés) pero no estaban dispuestos, además, a perder la cuantía de 12 mil dólares: unos 4 millones, 200 mil de nuestra trajinada moneda con la F.2. Me parece que por una suma tan ínfima... (la aportan los turistas de afuera que entran al país a ver la carrera) no es la cuestión. Ya se sabrá en más.

Junio 29: FRANCIA, Reims. — Previo a la prueba máxima francesa se resolvió en el circuito local, sobre 35 vueltas la prueba F.2 sin puntaje. El hombre del día resultó el local Francois Cevert de quien recordamos sus insistentes victorias en las pruebas "preparación volantes" fórmula France. Se hizo una carrera con 20 campeones tan llena de alternativa, lucha y color que los comentaristas coincidieron en afirmar "una de las más atractivas desde que desapareció Clark de las pistas". Ganó: Francois Cevert (Fr.) con Tecno-Cosworth, 1h.19m.21s.3|10 a 219,692 k.p.h.; 2º Robin Widdows (Ing.) Brabham-Cosworth, a 1s.; 3º Pier Courage (Ing.), igual marca a 2 s.; 4º Jackie Stewart (Escocia) Matra-Cosworth, a 4 segundos.

Julio 5: (Día de Francia) FRANCIA, Clermont Ferrand. — Prueba por el certamen mundial de volantes. Un total de 38 giros al circuito local para cubrir 306,090 km. La pujanza y fiebre absorbente por ganar de Stewart hizo que no sólo ubicara su Matra en testa, de salida, por mejor tiempo previo, sino que produjese la performance de hacer en carrera el mejor giro (27º) en 3m.2s.7|10 a 158,719 k.p.h., batiendo así en casi 16s. el tiempo admirable y tope del pasado año, señalado por Jim Clark. Los Matra-Ford se ubicaron en los puestos clave porque el perseguidor del puntero, Dennis Hulme, cuando mejor iba debió hacerse a un lado, reparar avería y perder tres vueltas que pesaron mucho en el cómputo final: Ganó: Jackie Stewart (G.B.) Matra-Ford, 1h.56m.47s.4|10 a 157,251 k.p.h. (nuevo record total); 2º Jean-Pierre Beltoise (Fr.), Matra-Ford, 1h.57m.44s.5|10; 3º Jackie Ickx (Belga) Brabham, 1h.57m.44s.7|10; 4º Bruce McLaren (N. Zel.) con McLaren (1 vta. perdida); 5º Vic Elford (G.B.) McLaren, 1 vuelta perdida.

Julio 13: AUSTRIA, Gran Premio de Langenlebarn, para F. 2. por el Campeonato Europeo de esta potencia. Dos mangas (series), a 100 km. cada una definieron la jornada, llena de alternativas entre las dos capacitaciones conductivas: "graduados" y "esperanzas". Ganó el muy austriaco Jochen Rindt con Lotus-Ford y además estableció la mejor marca para una vuelta, con 1m.1s.7. a 168,840 k.p.h. Serie 1ª: 1º Rindt en 36m.38s.7, sobre Jackie Stewart (Escocia), con Matra, en 36m. 41s.2 y Graham Hill (G.B.) Lotus-Ford, en 36m. 57s.6. Serie 2ª: 1º Rindt, en 36m.48s.3; 2º Stewart, en 36m.43s.6., y 3º Hill, en 36m.44s.4.



Julio 13: EE.UU., Watkins Glen. — Prueba clásica local de las Seis Horas para máquinas sport, por el Campeonato Mundial de Marcas. Circuito de 3.7 km. Participaron 99 equipos (2 volantes por coche inscripto-clasificado). El entusiasmo del público fue el de siempre... pese a estarse al "instante" del viaje del hombre a la Luna. Y los Porsche, blancos, volvieron a su acostumbrada orgía de promedio, ganando "como quisieron".

Vencedores: Porsche 908 (1969) con Joseph Siffert (Suiza) y Briand Redman (G.B.), 291 vueltas y 1.075 km. total, a 176,942 k.p.h.; 2dos. V. Elford-R. Attwood (G.B.), Porsche 908, misma distancia; 3ros. Rudi Lins (Austria) y José Buzzetta (EE.UU.), Porsche 908 y 282 vueltas; 4tos. J. Servoz-Gavin (Fr.) con P. Rodríguez (México), Matra 630-650 (1969), con 267 v., y 5tos. Helmut Kelleneers y Reinhold Jost (Al.), Ford GT. 40 y 265 vueltas.

Julio 18: INGLATERRA. — Gran Premio de Inglaterra por el certamen mundial de pilotos, en Silverstone; circuito de 4,7 km. para recorrer 84 veces y sumar 394,8 km. (una si no la prueba más extensa en F.I. del programa mundial). Concurrieron 120 mil espectadores y pese a caminar 80 de las 84 vueltas sin embrague, el velocísimo Matra-Ford del escoces le ayudó a... tomar whisky en la copa del triunfo final. Tampoco le molestaron los magullones de su "piña" de la víspera. Ganó: Jackie Stewart (Esc.) Matra-Ford, 1h.55m.55s.6|10 a 204,790 k.p.h.; 2º Jackie Ickx (Belga) Brabham-Ford, 1h.56m. 36s.1|10; 3º Bruce McLaren (N. Zel.) con McLaren-Ford, 1h. 56m.42s.5|10; 4º Jochen Rindt (Austria) Lotus-Ford, 1h.57m. 4s., y 5º Piers Courage (G.B.) con Brabham-Ford, en 1h. 57m.4s.8|10.

Desmelenado o melenudo... elijan...; pero se tomó la enorme botella del más viejo champaña francés. Este es Jackie Stewart..., para todo el mundo... •

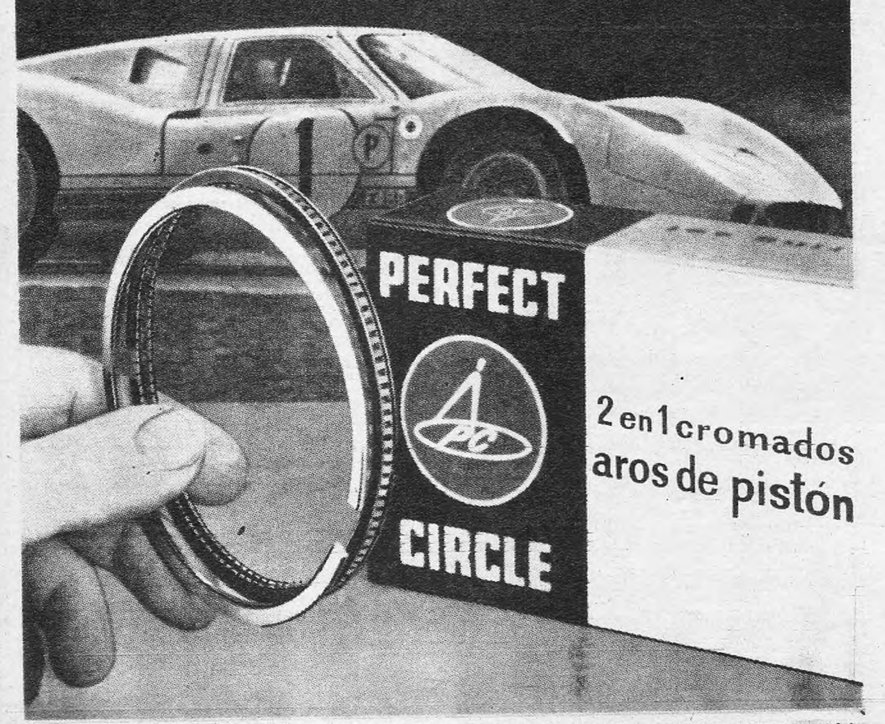


• R. P. M.

28 de julio: FRANCIA, Francorchamps. — Prueba de las 24 Horas. Ganaron Guy Chasseuil y Claude Ballotiena (Frs.) con un Porsche 911-S. Cubrieron 4.272,2 km. a 178, superando en casi 10 km. por hora el record de 1968. En el Trofeo Can-Am hubo victorias foráneas: WATTKINS GLEEN: Bruce McLaren, 202,832 k.p.h. para 322,765 recorridos. En las 400 millas de Daytona Beach el 5|7, ganó Lee Roy (Yarbrough) chico, con Ford 69 a 257,6 k.p.h. (uno de los asombrosos promedios del año). Dejó atrás a Buddy Baker y Lennie Allison. Y el 18 se corrió la prueba "empinada" Trento-Bordone, 17,3 km., ganando Peter Schetty, con Ferrari.

Siempre pida el No.1

Diseños de avanzada y calidad excepcional han hecho de Perfect Circle, en la Argentina y en todo el mundo, la gran marca de aros de pistón para la fabricación y reparación de motores. Perfect Circle respalda su trabajo garantizándole, además de máxima eficiencia, la solución justa para todos los problemas del motor.
El Nº1 es servicio total.



FABRICADOS POR E. DANERI I.C.S.A. - LICENCIADA DE LA DIV. PERFECT CIRCLE DE DANA CORPORATION - U.S.A.



20-7: T. en Concordía

OTRA vez el Turismo anexo jota acaparó la atención en Concordia y tal como ya se ha hecho costumbre desde que los "dirigentes" defenestraron a la clase más chica ((hasta 700 cc.), la categoría Fiat-Peugeot tuvo a su cargo el espectáculo básico de la jornada. Los "milqui" volvieron a imponerse limpiamente, con un Rodríguez Canedo que sigue firme en su pedestal de as indiscutido de la conducción. El "chino" rindió en alta medida y se dio el gusto de hacerlo saltar de miedo a Lito Galluzzi, quien cuando vio que sobre el final su representante disminuía la marcha, creyó que tenía problemas. Sin embargo, solamente se trataba de darle mayor lustre al triunfo Fiat, esperando a su coequipier, el

Los dos Monguzzi, antes de que Angelito, que va en punta al tomar la curva, comenzara a "irse". Fue un monólogo, ya que Carlos no entró en diálogo.

TODO SE REDUJO AL PLEITO DE SIEMPRE QUE GANO FIAT, CON CANEDO Y EL "NENE"

Fotos CARLOS A. POZZI MONTAÑA



• Largada de la clase "B": El "nene" García Veiga tomó la punta, pero por pocos metros. Fiat hizo doblete.



• Rodríguez Canedo viajó cómodo, física, mental y deportivamente. Al final lo esperó al "Nene": rueda a rueda.



"Nene" García Veiga, para entrar ambos casi pegados hacia la cuadriculada.

La clase menor tuvo nombre y apellido con Angelito Monguzzi en performance inalcanzable y la grande resultó un fiasco por la cantidad de abandonos (una veintena), terminando el ganador con un promedio inferior al de Canedo.

• "A" DE ANGELITO

Con lluvia, el sábado, Angelito Monguzzi había hecho el mejor tiempo, seguido de su "ñaño" Carlos, Kember, Carubia, Roggero y Niemitz. El domingo, hasta con sol, Angelito se fue desde el vamos y su hermano se conformó con verlo irse, conservando el segundo lugar. Por el tercero hubo un cuaterno que peleó lindo: Kember, Carubia, Niemitz y Roggero, hasta la vuelta del fatídico número (13ª) en que el último de los nombrados rompió, dejando libre el puesto de escolta de los Monguzzi a Kember. Carubia y Niemitz, en ese orden, llegaron separados por un segundo clavado. Sexto fue Carranza, con problemas mecánicos y 7º Yanello, todos con las 20 vueltas de reglamento.

• "B" DE BUENO

Los medianos dieron el espectáculo que puede calificarse como bueno con un volante muy bueno como ganador. Al principio, cuando las 25 vueltas estaban "lejos", García Veiga salió en punta, pero "se durmió" en la primera curva y al levantar la cabeza estaba tercero detrás de Juchet y Canedo. El "cofla" de Guillermo Billy puso en vilo a los "peugeotistas" al dar el primer giro como líder, pero ya en el segundo paso el "chino" se había adueñado de la punta, mientras Juchet era apurado por el "Nene", seguido de Castañón en ritmo expectante.

Más atrás Linares perdía posiciones, ubicándose quinto Arizu y sexto Boyadjian. Poco después desertó Linares y Castañón superó la línea de Juchet, todo sin que el "chino" se sintiera afectado, continuando humorísticamente haciendo gestos al jefe del equipo, Galluzzi, en cada pasada. En la vuelta 12ª abandonó Castañón, con lo que los Fiat se permitieron el lujo de llegar rueda a rueda, saludando al público adicto mientras los del "yeyo" abandonaban el autódromo.

Canedo ganó de punta a punta, pero la carrera gustó igualmente porque tuvo alternativas y se esperó el "cambio-sorpresa" en todo momento. No llegó pero la expectación estuvo latente y casi apasionante. Tanto como si hubiera estado presente el equipo Dorrego Competición, cuya reaparición es esperada para mayor relieve del duelo máximo del anexo jota.

• "C" DE CUITIÑO

Todos los ojos eran para "Larry" cuando largó el magro número de 11 máquinas, casi todas Torino. Estaba el Falcon de Von Wernich, piloto que suele "rebuscársela" maravillosamente en el trazado concordense. Monguzzi, que el día antes había ganado la cuerda al tener la suerte de girar sin lluvia, tuvo problemas de bujías y no fue de la partida.

Por primera vez Horacio Cuitiño, con "Torino", "siente" la cuadriculada como ganador de la clase mayor. •

Gotte, "Larry", Carubia y Jaras, en ese orden, cerraron la primera de las 30 vueltas y en la segunda "Larry" era el puntero, pero no tardó en entrar en su stand con una manguera de agua cortada.

Carubia aprovechó tan importante ausencia y superó la línea de Gotte, entusiasmándose con el liderazgo. No tardó en volver a la pista el diabólico "Larry" y comenzaron a caer records con su andar vertiginoso y espectacular, no obstante su sutil manejo. Jaras, Cuitiño y Von Wernich eran 3º, 4º y 5º, respectivamente hasta que paró Gotte en la ronda 23ª dejando a Carubia arriba, con aparente comodidad.

En la 25ª el que se plantó fue Jaras y ya se pensó que el alemán del Falcon volvería a repetir lo que había hecho en la competencia anterior en ese mismo escenario. No obstante, su máquina no andaba tampoco como es habitual y así fue cómo Cuitiño llegó a la meta como triunfador. Segundo fue Von Wernich, tercero Roude y cuarto Jaras, aunque no llegó. Sólo vieron la cuadriculada sobre su capot tres corredores.

Cuitiño ganó su primera carrera y los laureles de la victoria, que así lo coronaron en emocionante final, le fueron colocados nada menos que por su propia esposa.

• "D" DE DUDA

Queda pendiente una duda al momento del balance de la jornada de Concordia: ¿Turismo anexo jota no tiene razón de ser en nuestro país nada más que en la clase "B", es decir, en la puja leal y firme entre Fiat y Peugeot? Ya está claro que generalmente en la "A" los Renault hacen lo suyo detrás de Monguzzi y en la "C" se produce igual fenómeno con "Larry" cuando no abandona. Y cuando abandona, se pierde la carrera en el tedio de un ritmo bajo.

Ante este panorama, la duda se afirma en una convicción: un espectáculo completo, con series por suma de tiempos u otro sistema como el de tecé, esepé y Mecánica Argentina, para la "B" solamente, tendría mucho mayor razón que la mezcla de las 3 cilindradas en una programación que inevitablemente se apoya en la "B". No decimos, siempre, pero podría probarse alguna vez, ¿no?

CLASIFICACION OFICIAL

AUTODROMO "CIUDAD DE CONCORDIA"

CLASE "A" (Hasta 1.150 cc.)

Circuito de 2.500 m. Distancia: 50 km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	21	A. Monguzzi	Renault 1093	29m.38s.1|10	20
2º	22	C. Monguzzi	Renault 1093	29m.47s.3|10	20
3º	25	M. Kember	Renault 1093	29m.53s.3|10	20
4º	2	R. Carubia	Renault 1093	29m.55s.4|10	20
5º	4	O. Niemitz	Renault 1093	29m.58s.1|10	20
6º	19	R. Carranza	Renault 1093	30m.30s.4|10	20
7º	12	C. Yanello	Renault 1093	30m.43s.5|10	20
8º	24	R. Kaiser	Renault 1093	30m.52s.3|10	20
9º	6	R. Alonso	Renault 1093	27m.18s.1|10	18

Promedio del ganador: 101,231 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 21, A. Monguzzi, en la 2ª vta. en 1m. 27s.2|10 a un promedio de 103,211 k.p.h.

CLASE "B" (1.151 a 2.000 cc.)

Circuito de 2.500 m. Distancia: 62,5 km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	46	E. R. Canedo	Fiat 1500	35m.53s.3|10	25
2º	56	N. G. Veiga	Fiat 1500	35m.53s.4|10	25
3º	37	O. Juchet	Peugeot	36m.20s.8|10	25
4º	55	A. Arizu	Fiat 1500	36m.43s.5|10	25
5º	43	E. Boyadjián	Fiat 1500	36m.44s.8|10	25
6º	40	R. Iglesias	Fiat 1500	36m.22s.3|10	24
7º	47	R. Lustig	Peugeot	36m.23s.5|10	23
8º	35	N. Castañón	Peugeot	28m.44s.1|10	20

Promedio del ganador: 104,490 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 46, E. Rodríguez Canedo, en la 4ª vta. en 1m.23s.6|10 a un promedio de 107,655 k.p.h.

CLASE "C" (Más de 2.000 cc.)

Circuito de 2.500 m. Distancia: 75 km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	75	H. Cuitiño	Torino	43m.15s.8|10	30
2º	61	G. Von Wernich	Ford Falcon	43m.55s.4|10	30
3º	62	A. Roude	Torino 380	43m.31s.5|10	28
4º	71	R. Jaras	Torino 380	44m.07s.	25
5º	63	R. Carubia	Torino 380	35m.07s.8|10	24
6º	69	A. Boleas	Torino 380	44m.57s.4|10	24
7º	68	J. Gotte	Torino 380	33m.55s.4|10	23

Promedio del ganador: 104,014 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 70 "Larry" en la 16ª vta. en 1m.20s. 1|10 a un promedio de 111,111 k.p.h.

LA PEÑA DE LAS PEÑAS

AQUI, NOTICIAS

• R. P. M.

Clasificación de la jornada de regularidad disputada el 6 de julio último, respaldada por la Peña R.P.M.: Tercera categoría: 1º Fano-Bellio, 21 pts. e.c.; 2º Gatto-Gatto, 30; 3º Calicchio-Tuzio, 32; 4º Vila-Vila, 37 y 5º Meraglia-Garnero, 43 pts. e.c.; Novicios: 1º De Paolini-Fioravanti, 32 pts. e.c.; 2º Calvo-Calvo, 37; 3º Vanoli-Fernández, 40; 4º Costa-Costa, 41 y 5º Savoia-Savoia, 54 pts. e.c. Fue una brillante fiesta del deporte motor.

Para el 10 del actual se anuncia la 5ª prueba de regularidad, a cuyo término se servirá un excitante asado. Agradecemos la invitación. Detalles de la prueba, ver Programa págs. 64|65.

• LA BOVRILENSE

En la localidad entrerriana Villa Bovril se ha formado la Peña Bovrilense de Automovilismo, para atender el auto del piloto lugareño Antonio Boleas, puntero del certamen de Turismo Zonal en la Clase "C". Pedro Rodríguez Calderón, dirigente de la peña, ha hecho un llamado a la colaboración, pues hay mucho entusiasmo pero se carece de medios económicos para preparar el coche de Boleas. Hay que ayudarlos.

• EN ONCATIVO

La Peña Automovilística Oncativo, que funciona en la populosa localidad cordobesa del mismo nombre, hizo disputar dos competencias. La clasificación fue la siguiente: Turismo Zonal Clase "A": 1º Daniel Zalazar (Fiat 600); 2º Carlos Paternó y 3º Santos Raspanti, ambos con De Carlo. Cafeteras: 1º Víctor Gobbi; 2º Pedro López; 3º Carlos Lardone; 4º Domingo Castello, y 5º Asim Taham, todos con Ford "T". El campeonato "peñero" de esta especialidad quedó así: 1º Gobbi, 18 pts.; 2º Juan M. Sagués, 15; 3º Pedro López, 12; 4º Lidio Farichelli y Ruben Bengio, 9, y 6º Omar Daniellli, 7 puntos.

• "DON PEPE"

La peña "Don Pepe", de la localidad de Alcura Gigena, sigue atendiendo el coche de Alfredo Cardinale. Es un Torino alivianado, "casi" una Liebre II, que fue conducido el año pasado por Di Palma, preparado por Oreste Berta. Cardinale también "camina" bien.

• "INDY": SORTEO

Carlos Lecea, Abby Apkarián, Juan Bragadin ("Pipo") y Manolo Campa, en su carácter de socios vitalicios de la escudería "Indy", elegirán al piloto del Fiat 1500 de la entidad. En otro orden, el comando de "Indy" se integró con la presidencia de Campa, al que secundan Bragadin, Lecea, Roberto Burokas, Agustín dos Santos Moura, Horacio Agresta, Enrique Benítez Almada, Alberto Alonso, Apkarián, Rafael Ballestrini y otros caracterizados "tuercas".

• "EL CHIVO" EN SP

La peña "El Chivo", de Bahía Blanca, patrocina la construcción de un Sport-Prototipo para el conocido Héctor Piano, crédito bahiense.

• "TUERCA PAREJENSE"

Para el 17 de este mes anuncia la peña "Tuerca Parejense", de la localidad de Las Parejas, una jornada de karting. También ha programado una reunión similar para el 12 de octubre próximo.

• "EL LEON": 404

La peña "El León" de Gualeguaychú tiene listo el Peugeot 404 que piloteará el que resulte elegido de este "mentado" trío: Juan Valoni, Ildemar Cabrera y Leopoldo Fernández, a quien todos conocen como "Patoruzú". Huija.

• "LA TORTUGA"

Hubo problemas con las guías de válvulas en la "tiradita" que hicieron cerca de Cañuelas los cultores de "La Tortuga Comprimida", de Castelar. El piloto De Ambrosi puso su pesado pie en el acelerador y manejó muy bien hasta que el "ruidito" le hizo levantar "la pata". Carlitos Zerbini se mostró satisfecho, pese a la falencia, pues el motor anda fuerte y se tienen mucha fe. Es una cupé "milqui" preparada al detalle. Como se sabe, se adquirió cero kilómetro para hacerla competir y ya está lista para debutar. "Bocha" Zerbini ("yo te lo dije"), asesora, mientras Oscar Cierna (preparador) y los demás, incluso la cordial gente del Club Castelar, "laburan"...

• "LOS POLVORINES"

En la localidad bonaerense del mismo nombre se ha formado la peña "Los Polvorines" para patrocinar a Francisco Longobuco con la Liebre I y 1|2 adquirida a la peña "El Rebaje". Antes la corría Roberto Pachelo.

• VUELVE AL "GATO"

La peña "El Gato Rojo" de Moreno gestiona un tecé y un esepé con miras a patrocinar nuevamente al crédito lugareño Carlos Salto.

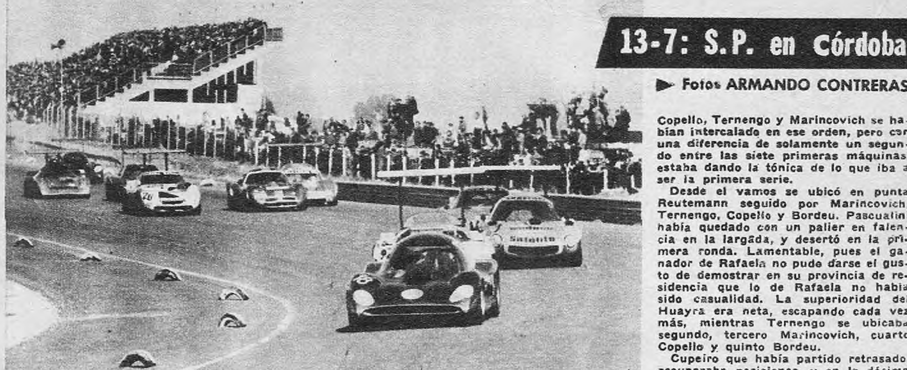
• OTRA "TERNA"

Los marplatenses agrupados en la peña "Roberto Trama", que apoya a "Cacho" Fangio" y Alberto Barragán -este último, volante de monopostos de Mecánica Argentina—, colaborará ahora también con una terna de pilotos de "cafeteras". Se trata de Francisco Ianonne, Carlitos Turi y Carlitos Cavallotti.

• La cabecera de la mesa, en momentos en que hace uso de la palabra "nariz-nariz" Aresso, copiloto de Pino Volpicina. Atrás, vemos el gallo más "tuerca" del país.

"EL GALLO" BRINDO UNA POLLADA INOLVIDABLE EN SU CASA PROPIA

Tal como lo adelantamos en la edición anterior, la escudería "El Gallo", de Morón, que patrocina a Pino Volpicina en tecé rutero, inauguró su sede propia en La Roche y Pellegrini, de la gran ciudad del oeste. Estuvieron "todos", incluido el inefable "mangianúmeros" José Salerno, tesorero de la formidable peña. No faltó "Titina" Ramos, ex presidente que ahora le "mueve el piso" al actual titular, Eusebio Aresso. También comió una "alita" don Barba Tavarozzi y Germán Pesce no dejó ave con pluma. Fue la gran fiesta.



• *Largaron. Reutemann muestra el rumbo en la última de las 3 series, pero sobre el final, ya con todo dirigido hacia el triunfo, hizo "kaput".*

13-7: S.P. en Córdoba

Fotos ARMANDO CONTRERAS

Copello, Ternengo y Marincovich se habían intercalado en ese orden, pero con una diferencia de solamente un segundo entre las siete primeras máquinas, estaba dando la tónica de lo que iba a ser la primera serie.

Desde el vamos se ubicó en punta Reutemann seguido por Marincovich, Ternengo, Copello y Bordeu. Pascualini había quedado con un palier en falencia en la largada, y desertó en la primera ronda. Lamentable, pues el ganador de Rafaela no pude darse el gusto de demostrar en su provincia de residencia que lo de Rafaela no había sido casualidad. La superioridad del Huayra era neta, escapando cada vez más, mientras Ternengo se ubicaba segundo, tercero Marincovich, cuarto Copello y quinto Bordeu.

Cupeiro que había partido retrasado, recuperaba posiciones, y en la décima ronda ya habían desertado Vianini y García Veiga, mientras Reutemann por rotura de la junta de la tapa de válvulas, debía mermar la velocidad pasando al frente Ternengo, seguido por

EL "3" FUE PARA MARINCOVICH

La carrera para Sport Prototipos organizada por las cuatro instituciones tucumanas, es decir ADA, ATAS, Concepción Auto Club y Club Tucumano de Regularidad, que tuvo como escenario el autódromo "Oscar Cabalén" de Córdoba, significó sin lugar a ninguna clase de dudas lo mejor visto hasta ese momento en el año automovilístico. Quizás contribuyó en buena medida para que así ocurriera la acertada diagramación que los organizadores hicieron de su carrera. Tres series de veinte vueltas, con sus correspondientes largadas, significaron un magnífico espectáculo para los aficionados, si bien no puede decirse lo mismo en cuanto a los autos, cuyas plantas motrices sufren con esa sucesión de paradas y arranques. Pero como los autos que compiten están para eso precisamente, los pilotos aceptaron de buen grado lo dispuesto y con un lote muy homogeneo las perspectivas eran inmejorables, flotando la impresión que el primado record de Jorge Cupeiro, logrado el 18 de mayo pasado, con 1m. 1s.7|10 iba a caer batido. La presencia de este mismo volante con su nueva máquina, más los nuevos autos de Steven, y la participación de dos Huayra y un Halcón avalaban esta presunción, ... los Huayra venían de imponer un ritmo demoledor en Rafaela.

A ello se sumaba la participación de Copello con su Numa totalmente modificado por Berta y con mecánica de este preparador, y el muy eficiente Baufer-Dodge que iba a conducir Bordeu. Además, lógicamente, estaba Marincovich con el Chevytrés. Y se concretó nomás la serie de tres. Fue la tercera victoria en el año, de SP, para Marincovich, corriendo con el Chevytrés y el número 3, imponiéndose tres marcas distintas en cada una de las 3 series.

La carrera fue vibrante del principio, al fin, pues hubo lucha intensa en todas las series. Pero cabe una objeción, que es la moraleja de la carrera: Nunca más debe existir el "reenganche" en las pruebas. Ello a nada conduce, y da lugar a que se empañe, sin justificativos, la actuación de tal o cual piloto.

• MARINCOVICH, EN LA PRIMERA

Lo ocurrido en las pruebas de clasificación donde Reutemann, Pascualini, Marincovich, Bordeu y Copello. Pero el puntero debió desertar en la 12ª ronda, ya que el diferencial perdió toda la grasa y el piñón y corona dijeron basta. Pasó así al frente Marincovich, quien sobre el final debió contener una seria carga de Bordeu, para imponerse en definitiva con marcha veloz y regular.

Por su parte Cupeiro, que en las últimas vueltas había mantenido un singular duelo con Pairetti y Copello, logró la tercera colocación, seguido de estos pilotos, que juntamente con Reutemann, "Cacho", Riva, Ruesch y Ballbé fueron los únicos pilotos que completaron las veinte vueltas.

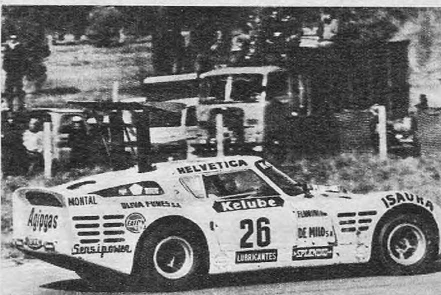
• REUTEMANN, GANADOR

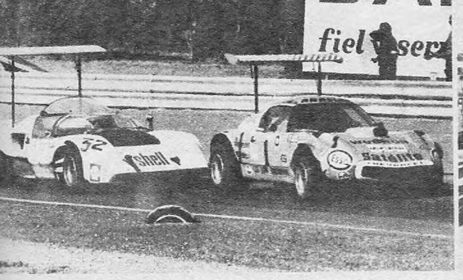
La segunda serie fue más dramática aún, ya que Marincovich aventajaba a Bordeu por 3 segundos 4 décimas, a Cupeiro por 17 segundos 4 décimas, a Pairetti por 17 segundos 8 décimas, a Copello por 18 segundos 5 décimas, a Reutemann por 22 segundos y a "Cacho" (presuntivamente quienes conservaban intactas sus posibilidades) por 25 segundos. Esta segunda serie también a 20 vueltas, tuvo de todo y para todos los gustos. En rápido "rush" se ubicó al ocmando Copello para ser des-

Marincovich ganó su tercera S.P. con el Chevytres, Nº 3 y en 3 series. "No se lo ve, pero se lo siente ...".

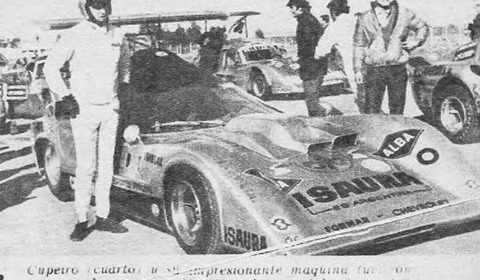


• *Maneco Bordeu volvió a ser el principal animador. Tuvo problemas, pero ganó una serie y fue 2º en la general.*





Copello (tercero), acosando a Pairetti (quinto), en una de las tres series. Fueron dos figuras de vanguardia.



Cupeiro (cuarto) y su impresionante máquina fue con una muy buena actuación. El coche no estaba "a punto".

plazado de inmediato por Reutemann, ubicándose tercero Marincovich, mientras Bordeu se retrasaba algo. La expectativa estaba en comprobar si el Chevy se podía mantener dado que cuando se iba a largar la serie, Marincovich comprobó que una piedra picarona le había perforado el radiador de agua, que debió ser reparado de urgencia con resina "epoxi".

Por ALBERTO BLANCO CARRERAS

Gran escapada de Reutemann, Marincovich que pasa al segundo lugar y la diferencia que se estira a favor de aquél en la serie, y se acorta consecuentemente en la general. Para mejor Copello lo rebasa a Marincovich que se traba en lucha con Cupeiro, mientras Pairetti queda quinto, y mucho más alejados Bordeu, "Cacho" y Tullio Riva. Pero estaba visto que esta jornada no iba a resultar feliz para los Huayra, ya que sobre la ronda 15ª Reutemann se quedó con una sola velocidad (la 3ª) utilizable en su caja, y entonces, pese a ganar la serie, las ventajas no lo favorecían.

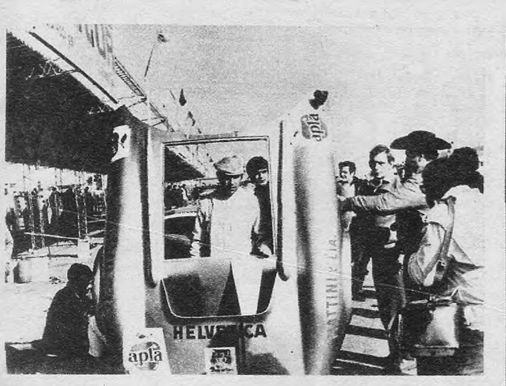
De esa manera, al finalizar la serie con Reutemann primero, Copello segundo, Marincovich tercero y Cupeiro cuarto, las posiciones en la clasificación progresiva por suma de tiempos era Marincovich puntero con 11 segundos 9 décimas de ventaja sobre Copello y 12 segundos 6 décimas sobre Reutemann. Realmente todo quedaba como para alquilar balcones.

• LA TERCERA PARA BORDEU

En la tercera y última serie, haciendo uso de facultades reglamentarias, se "reengancharon" Pascualini y Ternengo. En tanto Copello volvía a largar en punta (sus largadas son espectaculares), Reutemann en la segunda ronda ya estaba al frente y llevaba muy cerca a Marincovich, que lo había rebasado a Copello. En las tribunas el público se olvidaba del frío y seguía atentamente la dramática carrera.

A todo esto Pascualini se detenía en el box y reingresaba a la pista, haciendo juego de equipo y molestando (según el entender de algunos) a Marincovich, para que Reutemann se escapara. A nuestro juicio en todas las partes del mundo el juego existe, y en estos menesteres no se conoce ningún "angelito", aunque el ingreso e intercalación de Pascualini resultara tan evidente. De manera tal que el color de la carrera fue en aumento de tono, en la medida que Reutemann escapaba y Marincovich veía con desesperación como los segundos se le escapaban.

Faltaban dos vueltas y Reutemann ya por suma de tiempos estaba a sólo tres segundos de Marincovich, pero siempre primero en la pista, cuando una densa humareda indicó el "kaput" del motor del Huayra y el fin de las ilusiones del piloto. Mientras tanto, Bordeu, que lo había pasado a Marincovich, se adjudicaba muy bien la serie.



• *"Cacho Fangio", tras el capot, como si fuera a ser lanzado hacia la luna. Rendidor y llegador, fue sexto.*

Gran carrera, dramático final, y justo premio a la labor de Marincovich, Bordeu, Copello y Cupeiro. El resto no pudo luchar por la victoria. La próxima en este escenario y con esos actores, atraerá multitudes.

Es indudable que la lucha de marcas por las primeras colocaciones era el acicate que estaba haciendo falta. Además, ya es indestructible esta verdad: la categoria Sport Prototipos es una realidad, pese a sus pocas unidades en orden de carrera y en virtud de la paridad mecánico-conductiva de sus actores.

CLASIFICACION OFICIAL

"PREMIO PROVINCIA DE TUCUMAN"

AUTODROMO "OSCAR CABALEN" (Córdoba)

PRIMERA SERIE

Circuito de 3.101 m. — Distancia por serie: 62,020 Km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	3	C. Marincovich	Chevrolet	21m.41s.	20
2º	26	J. M. Bordeu	Dodge	21m.44s.4|10	20
3º	2	J. Cupeiro	Chevrolet	21m.58s.4|10	20
4º	1	C. A. Pairetti	Chevrolet	21m.58s.8|10	20
5º	32	E. Copello	Tornado	21m.59s.5|10	20
6º	18	C. Reutemann	Ford	22m.03s.	20
7º	8	"Cacho" Fangio	Chevrolet	22m.06s.	20
8º	36	T. Riva	Tornado	22m.14s.9|10	20
9º	25	C. Ruesch	Tornado	22m.15s.3|10	20
10º	9	C. Ballbé	Chevrolet	22m.37s.2|10	20
11º	5	C. Galbato	Ford	21m.51s.7|10	19
12º	14	N. Estéfano	Tornado	21m.51s.9|10	19
13º	10	J. M. Faraoni	Tornado	22m.01s.2|10	19
14º	20	J. Ternengo (h.)	Ford	12m.58s.5|10	12
15º	22	N. García Veiga	Chevrolet	7m.57s.3|10	7
16º	21	A. Vianini	Chevrolet	5m.07s.6|10	4
17º	17	C. Pascualini	Ford	1m.41s.3|10	1

Promedio del ganador: 171,622 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 3, Carlos Marincovich, 1m.03s., a 177,200 k.p.h., en la 9ª vuelta.
No largó; Nº 11, Angel Monguzzi.

SEGUNDA SERIE

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	18	C. Reutemann	Pronello Ford	21m.15s.1|10	20
2º	32	E. Copello	Tornado	21m.17s.9|10	20
3º	3	C. Marincovich	Chevrolet	21m.24s.5|10	20
4º	2	J. Cupeiro	Chevrolet	21m.25s.4|10	20
5º	1	C. A. Pairetti	Chevrolet	21m.36s.8|10	20
6º	26	J. M. Bordeu	Dodge	21m.40s.7|10	20
7º	8	"Cacho" Fangio	Chevrolet	21m.49s.6|10	20
8º	36	T. Riva	Tornado	21m.58s.1|10	20
9º	14	N. Estéfano	Tornado	22m.14s.3|10	20
10º	5	C. Galbato	Ford	21m.47s.9|10	19
11º	25	C. Ruesch	Tornado	17m.48s.	14
12º	10	J. M. Faraoni	Tornado	16m.04s.	13
13º	9	C. Ballbé	Chevrolet	4m.45s.2|10	4

Promedio del ganador: 175,101 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 18, C. Reutemann, en 1m.02s.6\|10, a un promedio de 178,332 k.p.h., en la 4ª vuelta.

TERCERA SERIE

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	26	J. M. Bordeu	Dodge	21m.18s.	20
2º	3	C. Marincovich	Chevrolet	21m.25s.9|10	20
3º	2	J. Cupeiro	Chevrolet	21m.41s.9|10	20
4º	1	C. A. Peiretti	Chevrolet	21m.42s.3|10	20
5º	32	E. Copello	Tornado	21m.43s.1|10	20
6º	8	"Cacho" Fangio	Chevrolet	21m.43s.6|10	20
7º	36	T. Riva	Tornado	22m.12s.9|10	20
8º	14	N. Estéfano	Tornado	21m.32s.3|10	19
9º	18	C. Reutemann	Pron.-Ford	19m.02s.	18
10º	20	J. Ternengo (h.)	Pron.-Ford	21m.20s.1|10	17
11º	17	C. Pascaulini	Pron.-Ford	13m.59s.6|10	11
12º	5	C. Galbato	Ford	9m.22s.4|10	8

Promedio del ganador: 174,704 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 32 y 18, de Eduardo Copello y Carlos Reutemann, respectivamente, en 1m.02s.1\|10, a un promedio de 179,768 k.p.h., en la 7ª y 8ª vuelta.

SUMA DE TIEMPOS

Distancia: 186,060 Km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	3	C. Marincovich	Chevrolet	1h.04m.31s.4|10	60
2º	26	J. M. Bordeu	Dodge	1h.04m.43s.1|10	60
3º	32	E. Copello	Tornado	1h.05m.00s.5|10	60
4º	2	J. Cupeiro	Chevrolet	1h.05m.05s.7|10	60
5º	1	C. A. Pairetti	Chavrolet	1h.05m.17s.9|10	60
6º	8	"Cacho" Fangio	Chevrolet	1h.05m.39s.2|10	60
7º	36	T. Riva	Tornado	1h.06m.25s.9|10	60
8º	18	C. Reutemann	Pron-Ford	1h.02m.20s.1|10	58
9º	14	N. Estéfano	Tornado	1h.05m.38s.5|10	58
10º	5	C. Galbato	Ford	0h.53m.02s.	46

Promedio del ganador: 172,998 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 32 y 18, de Eduardo Copello y Carlos Reutemann, respectivamente, en 1m.02s.1\|10, a un promedio de 179,768 k.p.h. (3ª serie).

AQUI puede estar LO QUE Ud. BUSCA

CRISTALES PARA AUTOMOTORES

NACIONALES E IMPORTADOS



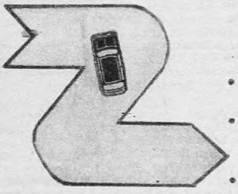
PROTECTORES DE PARABRISAS
PERFILES DE GOMA • COLISAS

•

COLOCACION INMEDIATA
Av. EL CANO 2922 • T. E. 73-1903

Ventas: Av. CORRIENTES 6499
T.E. 54-1036 • Buenos Aires

ENVIOS AL INTERIOR



AUTO-KITS

- GUARDABARROS RENAULT 4L RENAULT DAUPHINE Y GORDINI
- REJILLA RAMBLER CLASSIC 660 MODELO 1964 (Construida en Aluminio)
- REJILLA RAMBLER CLASSIC MODELO 64 - 65 al 68 y 69.

Automotores KITS SCA. distribuye en el país a comerciantes y mayoristas
MURILLO 901 esq. SERRANO - T. E. 55-5905 - BUENOS AIRES

¡SOLDADORES!

EXCEPCIONAL OFERTA

Máquinas de Soldar por Arco

160 Amp.	$ 21.800.-
200 Amp.	$ 32.500.-
250 Amp.	$ 43.900.-

EUVALL
TELLIER 1465 • MATADEROS



AMPERIMETRO
MANOMETRO DE ACEITE
TEMPERATURA DE AGUA
TEMPERATURA DE ACEITE
VACUOMETRO • VOLTIMETRO
PRESION DE COMBUSTIBLE
INDICADOR DE COMBUSTIBLE

LA LINEA MAS COMPLETA EN INSTRUMENTAL PARA EL AUTOMOTOR

CASA cadi S. A. C. I.
Warnes 1055 - 55-3832 y 54-8914 - Bs. As.

LA CASA DE LOS PARAGOLPES

- Especialidad FALCON, PEUGEOT y línea liviana IKA
- Molduras de toda marca y modelo

CORISOL S.R.L.

ACCESORIOS AUTOMOTORES
WARNES 1354 • T. E. 58-5345

LO MAS NUEVO EN LA ARGENTINA!...

NUEVAS LAMPARAS DE IODO DE ALTA Y BAJA PARA TODA CLASE DE AUTOMOTOR

FABRICA Y DISTRIBUYE
CASA DAVID S. A.

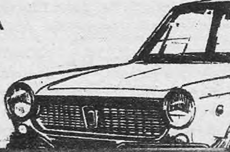
Ventas: Warnes 777 - Tel. 54-2671
Fábrica: Arregui 5137 - Tel. 69-9008

FIAT AMBROSETTI

- GUARDABARROS • CAPOT
- FRONTALES • TAPICERIA COMPLETA
- REPUESTOS LEGITIMOS NACIONALES Y EXTRANJEROS

ENVIOS AL INTERIOR

WARNES 827 — T. E. 89 - 6859



CIRCUITO PUBLICITARIO DE RAUL ARMAGNO C. • TELEFONO 44 - 2213 y 3341

AUTOMODELISMO

IMPORTANTE CUADRANGULAR

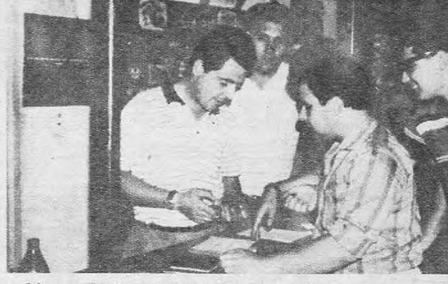
PARA este mes se organizaba un importante certamen cuadrangular para la categoría Turismo de Carretera, escala 1|24, totalmente stándard. Las entidades que pondrán sus pistas para la disputa de las respectivas jornadas son: "Curvón 50", de La Plata; una entidad nueva, con un circuito del que se hablan maravillas, con sede en Mar del Plata: Ateneo Juventus, de Olivos y el Minituerca de Lomas de Zamora.

El torneo sería patrocinado por una publicación dedicada exclusivamente al minideporte, que se anuncia con inminente aparición. Cada una de las 4 instituciones participantes aportará para cada fecha del certamen un mínimo de 10 participantes, con lo que el éxito de competidores estaría asegurado.

Por TONI FERRANDO

Por otra parte, se ha reglamentado un ingenioso sistema de inscripción que permitirá contarse con numerosos interesados para participar: se cobrará 400 pesos como derecho de largada en cada jornada y por cada concurrente, pero ese solo hecho significará un premio consistente en un chasis cuyo valor es de 490 pesos. Antes de largar, pues, cada uno de los automodelistas tendrá ganancia y sin perjuicio de ello, su clasificación en las competencias les permitirá obtener otras valiosas retribuciones.

Diversas entidades y organizaciones civiles y comerciales han prometido su apoyo y aporte para el mayor brillo del citado cuadrangular. COCHE A LA VISTA estará presente con un magnífico trofeo, ya que considera que el automodelismo deportivo es base fundamental para la formación de mentalidades sanas y sentimientos generosos en lo comunitario. La práctica competitiva de la miniactividad no debe ceder de manera alguna y por el contrario, tiene que aumentar día a día como función social necesaria para nuestra niñez y los jóvenes de ambos sexos.



López y Smittenar. Se los busca, aunque parece que se los tragó la tierra. Causaron estragos en el Egle.

VIVIAN EN LA LUNA, PERO SE LOS TRAGO LA TIERRA

SE los tragó la tierra. Mejor así, pues vivían en la luna mucho antes de la llegada de Amstrong. Aún sabiendo que muchos socios perderán gran cantidad de elementos de automodelismo, a Smittenar y López, jóvenes inmaduros que "dirigieron" los destinos del Egle de Castelar durante un tiempo, parece que es mejor perderlos que encontrarlos. Su impavidez llegó al extremo cuando hace un tiempo llegaron al Egle con un paquete que... sólo contenía chatarra. Ahora por lo menos los socios practican y compiten con la tranquilidad de tener a sus espaldas gente responsable y experimentada, como son todos los integrantes de la familia Alonso, cuyo único gran error fue dejar una institución en manos de quienes creyeron que habían encontrado una "mina de oro" y que cada socio era un trapo que podía ser exprimido hasta la última gota. Sabemos que los Alonso no se imaginaron nunca que su club, por el cual lucharon de frente durante más de dos años, iba a caer en tales manos, pero ello debe servir de lección para que no vuelva a ocurrir ni allí ni en ninguna parte. Una entidad es algo muy serio. Es una familia, donde sus dirigentes deben dar el ejemplo para que reine la cordialidad, el compañerismo y la rectitud en todos los sentidos.

Con Smittenar y López pasó todo lo contrario. Así les fue. Tal vez les valga la experiencia para que antes de emprender una empresa, piensen seriamente en la responsabilidad que deberán afrontar. Es la única manera de poder arribar a una meta que, desgraciadamente, ellos ni siquiera pudieran acariciar. Por el daño que no quisieron reparar, si se los tragó la tiera, mejor así.

MINICHIMENTOS

▶ "6 HORAS". Se llevar a cabo en el TAC (Temperley Automodel Club) y ganó ampliamente el equipo del "Minituerca Club", con el trío Ghirardi, Pavese y Martinena. Sacaron 200 vueltas de ventaja al segundo equipo. (Qué bárbaros).

▶ OTRAS "6 HORAS". Estas se llevaron a cabo en el Egle de Castelar, para GT escala 1|24 stándard y triunfó el equipo formado por Campanelli, Diaz y De La Arena. Gran organización. (Otro "poroto" para los Alonso).

▶ ASCENSO. El multifacético Emilio López pasó a militar en una categoría muy especial del deporte motor: la motonáutica. En sociedad con Carlos Jordana se "prenden" en todas las carreras del acuódromo, delta, etc. La lancha con que intervienen corresponde a la categoría Turismo y se llama "Cadorcha III". (Piensan ganar a corto plazo).

▶ COMERCIANTE. El colega Juan Carlos Llanos (Corsa), se dedica a los negocios además de escribir sobre el "minideporte". Instaló una muy coqueta armería en la galería de Las Victorias (Libertad al 900) y parece ser que le vá muy bien. (No se pegue un tiro antes de consultarlo sobre el arma a utilizar, ¡eh!).

▶ JUVENTUS. Se siguen disputando con gran interés los torneos del Ateneo Juventus, de Olivos, que tan bien dirige el Padre Coerezza con la colaboración de Horacio Milou y otros entusiastas. Hay carreras viernes, sábados y domingos para todos los gustos y categorías, inclusive para diversas edades. (Algo único en su tipo

▶ MUY BIEN LA FACA anunció oficialmente que

está permitido el rebobinado libre de motores para el Campeonato Metropolitano. Es algo por lo cual nosotros veníamos bregando hace tiempo. Primero porque es más barato y segundo porque así se permite demostrar la capacidad de cada corredor en la preparación de su motor. (La FADA sigue acertando).

▶ NOVEDADES. La gran fábrica argentina de materiales para automodelismo deportivo, sigue en su plan de avanzada creando nuevos y mejores productos. Entre las últimas novedades se cuentan: antiderrapante con aplicador, coronas "sidewinder" en varios tamaños, el motor Mura-Autozoom de gran potencia y rendimiento, tapas de motor con licencia Mura, rulemanes a bolilla, colectores 16D, pulsador profesional "Speed", chasis de plástico homologado por la FADA escala 1/24, y varias creaciones más. (Casi nada, ¿no?).



Así era Ricardo Eduardo Piper cuando comenzó a practicar automodelismo. Ahora reaparece luego de un tiempo y lo hace donde comenzó: el Egle.

▶ FORMULA 4. Los muchachos de Anexo "J", realizadores de las famosas maquetas y carrocerías para automodelos, poseen un magnífico coche de Mecánica Argentina Fórmula 4, con motor BMW, el cual será corrido por Roberto Cella y Roberto Navarro alternativamente. (Que tengan suerte).

▶ PREMIOS. El mes pasado se realizó la entrega de premios del "Gran Premio del Sur", que se realizó con la intervención de equipos pertenecientes al "Minituerca Club", Témperley Automodel Club, Spá y Progreso. El ganador del certamen fue Ricardo Ghirardi. (Un torneo que debe repetirse).

▶ EN CHILE. Al cierre de esta edición, el equipo de carreras de Autozoom iba a intervenir en una importante competencia en el país hermano de Chile, a llevarse a cabo en el Club Nuñoa. En el próximo número informaremos sobre los resultados. (Seguro que nuestros muchachos nos van a hacer quedar bien).

▶ REAPARICION. Hace un tiempo, había un pibe en el Egle de Castelar, que para ganarle había que ser muy bueno. Después desapareció y dejó la actividad "tuerquita". Ahora se apresta a reaparecer con nuevos bríos, kilos y centímetros de altura, porque ya de pibe no tiene nada. Se trata de Ricardo Eduardo Piper. (Que sea con el pie derecho).

ESCRIBA Y GANE

Ya se enviaron todos los premios del "I Concurso Gigante Autozoom" y a partir de este mes pueden todos escribir a Miranda 4073, Capital Federal, para intervenir en el "Segundo Concurso Gigante AUTOZÖOM", con premios extraordinarios como siempre. El sorteo se extenderá hasta fines de setiembre y hasta el día 15 de ese mes pueden mandar sus cartas. Deben poner en forma clara nombre, apellido y dirección y si quieren formular alguna consulta o manifestar inquietudes pueden hacerlo que gustosamente les contestaremos. Con la seriedad acostumbrada como ya es norma de nuestro concurso, extraeremos 6 cartas con los premios mayores y habrá también otros favorecidos con premios menores. Esta es su oportunidad para iniciarse como automodelista. Esperamos su carta. ESCRIBA Y GANE.

• *El inefable "Tito" Cicchetti nos demuestra las bondades de los productos "AUTOZOOM", que Ud. puede ganarse interviniendo en el extraordinario concurso.*



5 Volantes en Historias Breves

Por ENRIQUE F. CALABRIA






CARLOS PASCUALINI • *VICENTE CIPOLLATTI* • *DOMINGO LOPEZ ORIBE* • *ROBERTO ANDUJAR*

• CARLOS PASCUALINI

Joven y eficiente valor de nuestro automovilismo, pertenece a la camada de grandes figuras que surgieron hace algunos años en el tan ponderado semillero del Turismo Anexo "J".

Nació el 12 de abril de 1944 en la Capital Federal, afincándose en la ciudad de Córdoba.

En el año 1964 se presentó en Anexo "J" con un Peugeot 403 y fue 4º en los 500 Kilómetros de Capilla del Monte, más tarde abandonó otra vez Capilla y no largó la cuarta etapa del Gran Premio Internacional de Turismo.

En 1965 fue 1º en Laguna Larga, 1º en La Falda y 1º en Carlos Paz las tres por el Campeonato Zonal Cordobés. Luego fue 5º en Capilla del Monte. Todas con el Peugeot 403. Cambió de marca y se clasificó 6º en la general del G. P. I. de Turismo con un Fiat 1500.

En 1966 con el Fiat fue 4º en Capilla del Monte, 2º en Carlos Paz, 3º en la Vuelta del Noroeste, 4º en la Cumbre, 10º en el Autódromo de la ciudad de Buenos Aires, 2º en Mendoza y abandonó en la cuarta etapa del G. P. I. de Turismo. Por el Zonal Cordobés fue 1º en La Cumbre 1º en Las Perdices y 1º en La Carlota.

En 1967, siempre con el Fiat 1500, fue 3º en Villa Carlos Paz, 6º en Villa Allende y abandonó en el Gran Premio Internacional de Turismo. En 1968 abandonó en el "Premio de la Montaña" tras ser 3º en la primera etapa. Ingresa luego al turismo de carretera con un Torino Liebre 1 ½ del equipo "Gradassi Competición", con el cual fue 5º en Córdoba (CAC), 26º en Entre Ríos, abandonó en Mendoza tras ser 5º en la serie, abandonó en Balcarce y los "500 Kilómetros Y.P.F." en el Autódromo Municipal, 8º en Rafaela, 12º en Córdoba (SFAC), abandonó en las "Cuatro Horas Shell" en el Autódromo Municipal junto a J. Scamuffo, 12º en las "250 Millas del MCA" en el mismo escenario, no se clasificó en Córdoba (Auto Moto Club Carlos Paz), 6º en el mismo escenario (CMC), 9º en el "Premio Juan Gálvez" en el Autódromo Municipal, no se clasificó en El Zonda de San Juan tras ser 6º en la primera serie.

Este año dio un paso fundamental en su carrera deportiva al ser elegido por el Ingeniero Heriberto Pronello para integrar el Equipo Oficial Ford junto a Carlos Reutemann en Sport Prototipo y Turismo de Carretera. En SP con Huayra fue 14º en su serie y 11º en la final en Córdoba el 18-5, 1º en la primera serie, 1º en la segunda y 1º en la Suma de Tiempos en Rafaela a 216,078 k.p.h. No se clasificó en Córdoba (13-7) y no largó TC en "Los Cóndores" con el Halcón por ser cuestionado el auto. Sus posibilidades para esta temporada al mando de los productos Ford son inmejorables.

• VICENTE CIPOLLATTI

Este destacado valor de nuestra Mecánica Argentina Fórmula Uno nació en Sunchales el 21 de enero de 1921. Debutó precisamente en esta categoría en 1962 con un Chevrolet, abandonando en Santa Fe tras ser 5º en su serie. De sus comienzos nos hemos ocupado en nuestros números 196 y 230, de noviembre de 1963 y setiembre de 1966, respectivamente. Este último año obtuvo su primer título argentino de Fórmula Uno y ésta fue su campaña a partir de allí: En 1966 abandonó en Carlos Paz tras ser 1º en su serie, 2º en las "200 Millas de San Antonio", 1º en la serie y 1º en la final en Paraná, 4º en Sunchales, 1º "200 Millas de Esperanza", 2º en las "Cien Millas de Buenos Aires", 5º en Río IV y 4º en Bahía Blanca.

En 1967 fue 7º en la serie y no largó la final en Bahía Blanca, 2º en Sunchales, abandonó en las "200 Millas de San Antonio", 1º en su serie y 1º en la final en Esperanza, 1º en su serie y 1º en la final en Marcos Juárez, abandonó en Rafaela, 9º en Maggiolo donde fue 1º en la serie. En TC con una cupé Chevrolet abandonó en Allen y Arrecifes.

En 1968, con el nuevo monoposto Chevrolet "Ciudad de Sunchales", abandonó en el Autódromo Municipal (ACA) y Bahía Blanca, tras ser 2º en la serie. Después de un pequeño accidente en las preliminares de las 500 Millas de Rafaela, reapareció en "El Trébol" (Santa Fe) donde fue 1º en su serie y abandonó en la final; 3º en Mendoza, abandonó en Córdoba, donde fue 5º en la serie, volvió a abandonar en Rafaela y en San Rafael (Mendoza), tras ser 6º en la serie.

Este año se mantiene un poco alejado de la actividad, pero está listo a reaparecer en cualquier momento.

• DOMINGO LOPEZ ORIBE

Nació el 6 de agosto de 1930 en Allen, Río Negro. Su debut se produjo en 1963 en Turismo anexo "J" con un N. S. U. Prinz y fue 4º en el "Premio de la Vendimia". De su labor ya nos hemos ocupado en nuestro número 197, de diciembre de 1963 y 231 de octubre de 1966.

Entre sus máximos galardones cuenta con el triunfo en su clase en el Gran Premio Internacional de Turismo de 1963, que lo coronó Campeón Argentino de la especialidad. En 1964 pasó al Auto Unión y con él siguió sin lograr ninguna victoria hasta 1966 en que decidió pasar al Turismo de Carretera, con un Ford Falcon F-100, construido por el Ingeniero Bascou. Su campaña posterior es la siguiente:

En 1966, con el Falcon, en TC abandonó en Salto, 11º en Hughes, 7º en el "Triángulo del Oeste", 13º en Olavarría, 3º en San Nicolás, 5º en Pergamino, 5º en Pehuajó, abandonó en Junín y Tres Arroyos al igual que en el Gran Premio.

En 1967 fue 13º en Rafaela, abandonó en la Doble Mar del Plata, 11º en el "Triángulo del Oeste", 6º en San Nicolás, abandonó en Olavarría.

En 1968 fue 11º en los "500 Kilómetros Y.P.F." en el autódromo municipal, abandonó en las "Cuatro Horas Shell" en el mismo circuito junto a Alberto Gómez.

En 1969 en TC con el Falcon F-100 abandonó en el Autódromo Municipal (ACA). Luego retornó al Turismo Anexo "J" y fue 4º en la general de la Vuelta de La Manzana (Río Negro); en TC debió desertar en sus pagos en Allen.

• JOSE MARIA CARIGNANI

Nació en Córdoba el 13 de noviembre de 1946, surgiendo a la consideración del público cuando el Ingeniero Bascou le confió el famoso "Satélite" en ese entonces la máxima esperanza de Ford, tras el accidente de Benedicto Hugo Caldarella. No cumplió ningún saldo positivo con esta máquina que actualmente está siendo modificada para su mejor desempeño.

A tal efecto, este año se presenta en Turismo Anexo "J" y con un Ford Falcon obtiene un meritorio y auspicioso 4º puesto en el dificilísimo circuito "El Zonda" de San Juan. Su juventud es arma muy importante para su trayectoria venidera.

• ROBERTO ANDUJAR

Este joven animador de la Mecánica Argentina, Fórmula Cuatro, nació el 14 de enero de 1944 en la Capital Federal. Se presentó por primera vez este año en ese verdadero semillero de valores con una máquina de su propia construcción, un "Andujar B.M.W." y fue 9º en el "Premio Apertura" del ACA en el Autódromo Municipal el 9 de marzo pasado. En el mismo escenario disputó el "Premio Jorge Kissling", del Bs. Aires Moto Club y fue 3º en la serie y 4º en la final. Futura gran figura.

KARTING INTERNACIONAL

► Por LUIS MIGUEL SANCHEZ

• Mes tristísimo para nuestro querido "deporte enano" del motor. En la fiesta de la FAK y la Asoc. Corredores de Motos en el autódromo, del 13-7 ppdo. a raíz de un lamentable choque contra una de las barandas de la pista máxima del país, falleció a causa de las gravísimas heridas sufridas Alejandro Calafiore, quien competía con su costumbre y ánimo conocidos, en la jornada del día. "Cala" hacía un par de años estaba trenzándose en las justas de la Capital y Gran Buenos Aires y prometía descollar.

• El doctor Jorge Ansaldo, más conocido por "el dentista" de los tuercas —de una familia de automovilistas fundadores— acaba de fallecer, imprevistamente. Era hombre muy querido. Perteneció a la "barra del Rex", con Sáenz Valiente, Julio Rosso, Fito Raba, Kartulo, Martín, Malusardi, P. F. Orsi, J. Menditeguy. Fue de los primeros en apoyar la "traída" de nuestro deporte al país.

• En la jornada en que perdiera la vida Calafiore se impusieron, en JUNIOR: C. Sarián (J. Sprint-Hercej), a 98,335 k.p.h., sobre A. Chiviló y Tizón y en la "K": R. del Campo (Fox-Hercej), con 105,187, a A. Arlandi y J. Bértolo.

• Otros resultados de la actividad "juliana" en karts: ZAVALLA (S. Fe). Ricardo Ferrero se impuso a Víctor Tavella. - GRANADERO BAIGORRIA (S. Fe). Las pruebas de julio quedan postergadas para el 10 del corriente. Organiza la vecina del barrio "Correos", local. - ARMINDA (S. Fe): Víctor Tavella triunfó en la 125 cc. sobre Andrés Zarich. CORREA (S. Fe). En la jornada local fue ganador Alberto Ugolinelli sobre Gugliano. En LAS PAREJAS (siempre Santa Fe), el ganador ha sido Ricardo Ferrero, sobre Andrés Zarich.

• SALTA despierta al kartismo. Tienen un chiquito de once años: Víctor "Titi" Fernández que anda muy fuerte. El grupo "Tuerca Salta" está dando 10 mil por cada final.

• En Francia se corrieron en Carpentras las tradicionales Seis Horas (el 6 de julio) y el 13 la clásica de Mulhouse. Nuestro corresponsal Pieroni nos "debe" los resultados: quizá anduvo siguiendo el Tour ciclístico.

• En Brasil siguen con fuerte envión según "Auto-Esporte". Edgar Amaral (Mini|Río Mar) ganó las 30 v. sobre Francisco Inglés, ambos en 125 cc. En la de 100 cc. ganó Rodolfo R. Miranda (Mini|McCulloch), sobre Paulino Furlanetto. Otra prueba recogió con la bandera a cuadros a Edgard Amaral sobre Pablo Conceicao. Y una posterior a Paulo Cristoph Jr. sobre César Faría. También "Rudy" Miranda volvía a ganar sobre Roberto González, y César Faría sobre Paulo Cristoph Junior.

• Por especial gentileza del deportólogo y propulsor turístico Dr. Pedro G. Belmes fuimos a dar la clásica recorrida anual a Miramar, Mar del Plata y zonas aledañas. No hemos encontrado mucho interés por el kartismo. Nos prometieron (los hermanos Acha, etc.), recibirnos con un asado en el próximo viaje de agosto o setiembre. Así será...

• Cuatro años cumplió en las pantallas del Canal 8 de Mar del Plata, el jueves ppdo. "EL CAFE DE LA BIELA FUNDIDA" que dirige con todo empeño y gran calidad el colega Pancho Canale. Fuimos a llevarle el saludo de "Coche a la Vista!" y un abrazo, que bien se merece. Ah... de Europa recibe material filmado (cada miércoles!!) de pruebas de kart de los domingos (cuando hay). Todo un esfuerzo digno.

KART PRODUCIDO EN EL BRASIL

La importante empresa "Fundición Brasil S. A." del vecino país, ha presentado el FBM K-1, creando así este elemento deportivo de alta calidad que, seguro, va a producir un despertar excepcional entre la juventud brasileña. Sus características mecánicas, muy cuidadas, son dignas de revelarse en una nota. Más, el espacio... es tirano.



27-7: T. en el Chaco

NADA indicaba que la jornada de Turismo anexo jota organizada por el Chacc Auto Moto Club fuera a resultar brillante. La ausencia del equipo oficial Fiat, la amenaza de retiro de los Peugeot de Guillermo Billy y el disconformismo existente poco antes de la largada de la carrera, ante el polvoriento circuito que completaba el panorama con algunos pozos como para explorar la existencia de petróleo, eran factores demasiado negativos como para hacerse ilusiones. Ya se sabe, además, que las otras dos cilindradas (la "A" y la "C"), nc se caracterizan por ofrecer espectáculo últimamente.

Sin embargo, los chaqueños tienen sus valores lugareños y sobre esa base encontraron el cauce emotivo y brillante que negaban las circunstancias antes apuntadas. Es decir, la competencia no ofrecía atractivos para el espectador neutral, como por ejemplo un porteño. Pero para los lugareños, el circuito de Antequera ofrecía la posibilidad de ver triunfar a uno de los suyos y ello se anteponía a cualquier ausencia o, mejor aún, se veía favorecido por ese hecho.

Como bien puede suponerse, nada de eso ocurrió. Angel Monguzzi, Paco Mayorga con Osvaldo López y "Larry" pusieron "la tapa" en las respectivas categorías, dejando además un "bandera verde" que difícilmente se registra en este tipo de pruebas.

Es indiscutible que en momentos en que tanto se exige

MONGUZZI Y 'LARRY' EN LAS PUNTAS Y EN LA 'B' EMPATE: LOPEZ-MAYORGA

Fotos: CARLOS A. POZZI MONTAÑA

para autorizar carreras en circuitos ruteros, la aprobación del trazado chaqueño resulta aberrante. Tierra que hizo correr a muchos a ciegas y como única medida de seguridad para el público, un relativo "cordón" policial. El club organizador salva sus responsabilidades, hasta cierto punto, porque su escenario tuvo el visto bueno de la Federación zonal, ante la delegación de esa facultad realizada oportunamente por la CADAD para las pruebas zonales que excluyen al tecé. No obstante, toda entidad responsable debe ponerse a tono y cubrir los más elementales aspectos relativos a organización y seguridad. Es bueno que se tenga en cuenta.

• MONGUZZI EN LA "A": FACIL

En lugar de las 20 vueltas programadas, la clase "A" se disputó sobre 15 rondas, para compensar el tiempo que demandó realizar, de apuro, trabajos de mejoramiento del circuito ante la protesta de corredores y equipos concurrentes y su amenaza de no participar.

Hubo un amago de lucha entre Serafini, mejor tiempo en la vuelta de clasificación y el favorito de siempre: Angelitc Monguzzi y su contundente mecánica Batelli. Duró poco el duelo y Roggero, que terciaba, se conformó, al desertar Serafini, con ser honroso segundo.

Angelito volvió a demostrar que es prácticamente imbatible este año.

• "PUESTA" EN LA "B": PROVOCADA

Los Peugeot colocaron 5 autos arriba en la vuelta clasificatoria y repitieron la hazaña en la carrera, pero es que faltaban rivales. Solamente Alessina, con su "milquí", estuvo en la conversación, pero de "larga distancia", ya que terminó con 19, de las 20 rondas. Paco Mayorga ganaba sin problemas, pero decidió esperar a su coequipier López y llegaron tan juntos que igualaron el primer puesto. El "cofla" se agarraba la cabeza.

Por el tercer puesto otro "yeyo" oficial, el de Migliore, se trenzó con Castañón, crédito de Billy, pero el "Pepe" se impuso esta vez, quedando quinto Juchet, otro de Billy y 6º el único Fiat clasificado. Sin duda es la única cilindrada que ofrece matices, pero para ello es necesario que se presenten los ases de las dos marcas, cosa que en Resistencia no sucedió.



"Larry" en punta y en una nube de polvo, Cuitiño, Sobolewski, Klein, Jaras y varios "ciegos". ¿Seguridad?



Parece peleado el diálogo "Larry"-Monguzzi, pero aquél graduó y ganó como es costumbre: de "p" a "p".



Tres Peugeot 404: Mayorga y López —ganadores— y Castañón. El de Billy ya era apremiado por Migliore.

Llegan pegados Mayorga y López. A Paco le salió mal la especulación, esperó a su compañero: fue draw.

LARGADA

CLASIFICACION OFICIAL

CLASE "A" (Hasta 1.150 cc.)

Circuito de tierra: 2.886 m. Distancia: 43,290 Km

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	21	A. Monguzzi	Renault 1093	25m.59s.5|10	15
2º	1	A. Roggero	Renault 1093	26m.00s.1|10	15
3º	22	C. Monguzzi	Renault 1093	26m.10s.	15
4º	2	J. Kember	Renault 1093	26m.21s.1|10	15
5º	6	E. Parisi	Renault 1093	26m.48s.2|10	15
5º	23	J. Bravo	Renault 1093	26m.48s.2|10	15
7º	8	V. Moncada	Renault 1093	27m.00s.4|10	15
8º	5	T. Arce	Renault 1093	27m.09s.3|10	15
9º	4	R. Schwartz	Renault 1093	27m.35s.7|10	12
10º	17	F. Echezarreta	Renault 1093	19m.53s.1|10	10

Promedio del ganador: 99,932 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 21, A. Monguzzi, en la 9ª vta., con 1m.42s.2|10 y un promedio de 101,659 k.p.h.
Abandonaron: Nº 9, R. Kaiser, en la 8ª vta.; Nº 13, J. Serafini, en la 8ª y Nº 20, J. C. Gallo en la 1ª vuelta.

CLASE "B" (1.150 a 2.000 cc.)

Distancia: 57,20 km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	34	F. Mayorga	Peugeot	33m.51s.2|10	20
1º	36	O. López	Peugeot	33m.51s.2|10	20
3º	35	J. Migliore	Peugeot	34m.10s.1|10	20
4º	39	N. Castañón	Peugeot	34m.24s.2|10	20
5º	37	O. Juchet	Peugeot	35m.10s.2|10	[illegible]
6º	33	C. Alesina	Fiat 1500	34m.12s.3|10	19
7º	31	E. Tisembaum	Peugeot	35m.24s.8|10	19
8º	47	R. Lustig	Peugeot	35m.10s.8|10	18

Promedio del ganador: 102,300 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 34, F. Mayorga, en la 6ª vta., en 1m.38s.2|10 y un promedio de 105,800 k.p.h.
Abandonaron: Nº 38, O. Crespo, en la 6ª vta.; Nº 41, C. Pereira, en la 11ª vta.; Nº 43, E. Mainardi, en la 2ª vta., y Nº 44, H. Manzotti, en la 1ª vuelta.

CLASE "C" (Más de 2.000 cc.)

Distancia: 57,720 km.

Col.	Nº	Corredor	Coche	Tiempo	Vs.
1º	80	"Larry"	Tornado	34m.05s.1|10	20
2º	78	A. Monguzzi	Tornado	34m.05s.4|10	20
3º	74	H. Klein	Tornado	34m.56s.1|10	20
4º	70	R. Jaras	Tornado	34m.57s.1|10	20
5º	72	G. Marinich	Tornado	34m.09s.3|10	19
6º	76	E. Belptti	Tornado	26m.24s.8|10	15

Promedio del ganador: 101,604 k.p.h.
Record de vuelta: Nº 78, A. Monguzzi, en la 5ª vta., en 1m.38s. y un promedio de 106,016 k.p.h.
Abandonaron: Nº 71, H. Cuitiño, en la 9ª vta.; Nº 73, A. Sobolewski, en la 12ª y Nº 77, M. Longhi, en la 6ª vta.

• MONOLOGO DE "LARRY"

En la categoria mayor picó "Larry" y su poderoso Torino oficial en punta, dejando al magro pelotón de acompañamiento, lejos. Sin embargo, Angelito Monguzzi, que largó último, realizó una persecución impresionante y logró colocarse segundo, desplazando de esa posición al misionero Andrés Sobolewski, cuyo Falcon era conducido con su maestría ya reconocida en esos lares. Finalmente varió la tercera posición, cuando Sobolewski abandonó y el Torino de Heno Klein lo reemplazó, aventajando al chileno Papín Jaras.

Poco y no precisamente brillante es lo que dejó como saldo la jornada chaqueña. Y hay quien se queja y hasta despotrica contra el tecé...

• *En la categoria chica Angelito Monguzzi ganó como quiso. Ya es prácticamente imbatible, en conjunción con la mecánica Batelli. Obsérvese cuánta tierra habia.*



Micronoticias DEL MUNDO

► La Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFA), informó que en junio último se produjeron 18.357 automotores (12.935 autos y 5.422 vehículos comerciales). En el primer semestre de este año se fabricaron 101.131 unidades, contra 81.721 de igual período de 1968, lo que representa un aumento del 23,8 por ciento. La cifra registrada en los 6 meses es record, pues supera a la máxima anterior de 92.120 unidades, alcanzada en 1965.

► Aflige a las autoridades norteamericanas la forma alarmante en que aumenta el número de automotores abandonados por sus dueños. El año pasado se alcanzó la friolera de casi 7 millones de rodados abandonados en las calles, de los cuales el 12 por ciento pertenecía a modelos 1967. En 1968 se mandaron al cementerio 30.000 coches y este año ya se está llegando a esa cifra, cuando se acaba de cumplir la mitad del ciclo. Los alcaldes estadounidenses enfrentan una compleja situación y se ha confeccionado un formulario para que los que deseen desprenderse de su automotor lo llenen y liberen responsabilidades, para su destrucción.

► SKF, que funciona productivamente en nuestro país desde hace 52 años, ha tomado últimamente participación en la fábrica nacional de rodamientos "BTB", que comenzó la fabricación hace 30 años. SKF primero mejoró y amplió el equipamiento y organización de "BTB", que hoy ya produce rodamientos de calidad internacional, precisamente 2.400.000 unidades por año, es decir, el 64 por ciento de la producción nacional que es de 3.750.000 unidades. El consumo de ese elemento en el país es de 14.500.000 unidades por año, lo que ha hecho que SKF, previniendo las necesidades actuales y el crecimiento previsto para el futuro, amplíe su producción a 7 millones de unidades anuales, lo que exige una inversión del orden de los 7 millones de dólares. Resultando insuficiente sus instalaciones actuales de Nueva Pompeya, proyecta una nueva y amplia planta industrial sobre la Ruta Panamericana, partido de General Sarmiento, en el Gran Buenos Aires.

► La Escuela Técnica de Conducción y Tránsito del Automóvil Club Argentino, ubicada en el Parque Tres de Febrero, tiene su nuevo número telefónico. Es 72-0488.

► ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores) informó que el 30 de junio su comando aprobó por unanimidad el ingreso de Citroen Argentina S.A. y SAFRAR-PEUGEOT, como socios activos de la entidad. De esta forma, Adefa agrupa a la totalidad de fábricas nacionales de automotores.

► La Isaura incorporó al señor Alfredo Luis Agote, quien tendrá a su cargo las gestiones de la empresa en lo que a Relaciones Públicas se refiere. Agote es un conocido publicista que se desempeñaba en una notoria editorial como Jefe de Productores de Publicidad.

► Con la adquisición del 9 por ciento del capital accionario, la Daimler-Benz A. G. de Alemania se ha hecho cargo de todo el paquete de la firma Mercedes Benz Argentina S.A. El citado porcentaje pertenecía al gobierno nacional.

► El mercado automotor sigue firme: General Motors aumentó sus ventas en un 28,7 por ciento durante el lapso enero-junio ppdo., en relación a igual período de 1968. E aumento más notoric correspondió al rubro automóviles, ya que se vendieron en un 53,6 por ciento más

AGASAJO A UN ESPECIALISTA EN CALIDAD

La conocida firma Industrias Bendix S.A.I.C. y F. agasajó el doctor Joseph M. Juran, especialista norteamericano en control de calidad, quien llegó a nuestro país para dictar el curso "Dirección del Control de Calidad", con el auspicio de entidades de nuestro gobierno, el Instituto Argentino del ramo y de instituciones privadas, entre las que se encuentra, justamente, Bendix. El homenaje tuvo efecto en la planta de la mencionada Empresa, cuyo gerente de Control de Calidad, Señor Roberto Osorio, presentó al ilustre visitante. El doctor Juran evaluó todo lo realizado en la fábrica de Munro y conceptuó como importante la función de Bendix en orden a frenos de todo tipo: de disco, de potencia, hidráulicos y también de aire.

G.M.A. LANZA UN CAMION LIVIANO

General Motors Argentina, empresa que con la reduccion del 10 por ciento en el precio del Chevrolet Special inició este año una politica de ofrecer más vehículos, por menor precio, acaba de agregar a su línea un camión nuevo: el utilitario Chevrolet C-50. La flamante unidad se suma a la línea C-60 que se ofrecía en 3 versiones: chasis largo, corto y especial para colectivos. El C-50 tiene motor Bedford Diesel de 300 pulgadas cúbicas y 7 bancadas, con camisas de cilindros cambiables. Su peso máximo, en bruto, es de 8.845 kilos; tiene caja de 4 y el anuncio lo hizo el gerente de Ventas de la G. M. A., Sr. Sergio Poyo.



PREMIO A LA POPULARIDAD

Durante un banquete servido en un conocido restaurante de la ciudad de Rosario, se entregó a las firmas Industrias Welt S.A. y Provisión Metalúrgica S.R.L., el diploma y medalla de oro en Popularidad, para sus filtros "Canadá". La distinción fue otorgada por el Instituto de Investigaciones Publicitarias de la Argentina. Los filtros "Canadá" son fabricados por Industrias Welt S.A. en su planta de San Justo y conforman una extensa línea que cubre todas las exigencias de la industria automotriz nacional, incluidas maquinarias viales y tractores. El galardón compensa los esfuerzos y alienta nuevos planes.



que en el primer semestre del año pasado.

► Ford Motor Argentina ha vuelto a entregar premios a integrantes de su personal que demostraron su preocupación por aportar ideas relativas a su labor, significando un real beneficio para la empresa. La máxima distinción correspondió esta vez al capataz de la Planta de Motores, Juan Camporotondo, quien propuso un dispositivo que redujo apreciablemente el tiempo de maquinado de las tapas de cilindros del motor V-8, clásico de Ford.

► En la avenida del Libertador 1746, local de Andrew's Racin Parts, el conocido constructor de monopostos Tulio Crespi, presentó al periodismo especializado un automóvil que ha denominado Tulia GT, encuadrado en la categoría Gran Turismo de la F.I.A. Se trata de una hermosa máquina para satisfacer a los que gustan tener un coche distinto, que se fabricará en pequeña serie.

► A través de la prestigiosa firma Tam Retenes S.A.I.C., por primera vez nuestro país exportó retenes al extranjero. Se trata de elementos especiales, fabricados con su reconocida calidad por Tam, primera empresa integral en la industria del sellado.

► De acuerdo con una estadística seria, actualmente en EE.UU. hay 396 automóviles por cada 1.000 habitantes, ocupando el primer lugar en la relación auto-habitante del mundo. Segundo está Canadá, con 274 unidades, tercero Suecia con 240 y 4º Francia con 234.

► En los primeros días de este mes iba a concretarse el anunciado traslado del Tribunal de Faltas de la comuna metropolitana, de sus instalaciones de la calle Uriburu, al segundo piso del edificio del Supermercado del Plata, en la calle Carlos Pellegrini, de esta capital.

► El titular del Automóvil Club Argentino, doctor César Carman entregó, en sencilla ceremonia, los diplomas a los integrantes del Tribunal de Honor de la entidad, doctores José Canasi, Ricardo Bassi, Roberto López Novillo, Angel Maccarrone, Enrique Sojo y señor Ramón Santamarina, oportunamente reelectos para el período 1969-1971, por la Asamblea General de Delegados. Respondió a las conceptuosas palabras del doctor Carman el doctor Canasi, presidente del citado Tribunal. Como secretario actuará el doctor Sojo.

► Por resolución 1294 de la Dirección General Impositiva se fijó el plazo para ingresar el importe correspondiente al impuesto de emergencia a la nafta común y especial, estipulado por Ley 18.201. El día señalado es el 15 del tercer mes siguiente al de realización de las operaciones alcanzadas por el gravamen.

► Como si no se vendieran muchas cosas por correo, ahora se anunció en Hamburgo que la firma "Otto Versand" ha abierto el mercado de automóviles por ese medio. La empresa alemana ofreció en su catálogo, por ejemplo, un Fiat 500 con carrocería del constructor estilista italiano Vignale, por 3.980 marcos alemanes, es decir, 1.000 dólares. La oferta, que mejora el precio de lista regular del mismo modelo MT-M-46, se realizó por correo.

► En marzo se vendieron en EE.UU. a través de las 4 mayores agencias automovilísticas, 722.897 unidades, contra 766.751 del mismo mes de 1968.

► Otra vez se habla de radiadores y motores de aluminio, aunque tanto Ford como G.M. niegan el rumor que señala tal novedad para 1970 "como equipos regulares". Nada dicen los "chevroletistas" de Detroit sobre lo que se dice en tal sentido para propulsar el nuevo XP-867 modelo 1970 y el miniautomóvil de 1971, modelo MS-M-24. Algo debe haber.

► Altas personalidades de la industria automotriz mundial asistieron a la Conferencia Internacional de Marketing convocada por la empresa estadounidense Cummins Engine Company en Columbus, Indiana, estando presentes también los distribuidores de motores Cummins Diesel de diversas partes del planeta, entre ellos los señores Héctor Fernández de Casa Stewart S.A. de la Argentina y de otros países latinoamericanos. La reunión, que tuvo repercusión internacional, se efectuó al celebrarse las bodas de oro de la empresa Cummins.

GERENTE GENERAL DE VENTAS DE FORD

El titular de Ford Motor Argentina S.A., señor Douglas B. Kittermann anunció el nombramiento de Enrique C. Bocking para el cargo de Gerente General de Ventas y Comercialización, en reemplazo de Traver C. Smith, designado Director Gerente de la Ford de Perú. Bocking representa una generación que honra a nuestro país. Tiene 4? años, es argentino y realizó estudios especializados de Comercialización, y ha ocupado importantes cargos.

STAND DE ADEFA EN LA RURAL

ADEFA (Asociación de Fábricas de Automotores), presentó en la Sociedad Rural Argentina, en Palermo, un stand que, según las palabras de su titular, señor Ivon Lavaud, "tiene el fin de mostrar en forma sintética y accesible al público, las realizaciones de la industria automotriz argentina en los aspectos más relevantes del proceso de fabricación de automotores".



AGASAJO DE LOS HERMANOS TODARO

En sus amplias instalaciones fabriles de Lomas del Mirador, los titulares de la firma Salvador Todaro y Hermano agasajaron a periodistas "tuercas" con un almuerzo criollo. Tanto don Salvador, como don José Todaro y el siempre cordial Antonio Ortega, brindaron su cálido sentimiento en jornada inolvidable. ARRIBA: Eduardo Soj? entrega el Trofeo de la Amistad de COCHE A LA VISTA. ABAJO: "Controlado" por Zafra y Daoiz, habla el "autodinámico" relator y comentarista Víctor Navas Prieto.





PROGRAMA DE LOS DEPORTES MECANICOS AGOSTO

Día 3: ASOCIACION SANJUANINA DE VOLANTES.— Anunciaba un espectáculo automovilístico con Mecánica Argentina Formulas 1 y 4 en el autódromo "El Zonda", pero la fecha fue declarada LIBRE.

Día 10: AUTO MOTO CLUB CHACABUCO. — Anuncia su "14ª Vuelta de Chacabuco" para Turismo de Carretera. Se ha de utilizar el circuito totalmente pavimentado que une Chacabuco, Junín, Rafael Obligado y regreso, que tiene una extensión de 137,283 kms., para ser recorrido en 4 oportunidades totalizando 549,132 kms. Se partirá a las 10 horas desde el Km. 210 de la Ruta Nacional Nº 7, por ésta hasta Junín, donde empalma con la Ruta Nacional Nº 188, para proseguir en dirección a Rojas. En el cruce de ésta con la Ruta Provincial Nº 30 (Rafael Obligado), toma hasta la Ruta Nacional Nº 7 y desde allí hasta el punto de largada. La carrera cuenta con puntaje para el Campeonato Argentino de la especialidad en la escala 9, 6, 3 y un punto del 1º al 4º clasificado respectivamente. Con respecto a las medidas de seguridad, habrá carteles indicadores de curvas, puentes, etc., donde no se permitirá ubicar al público. Todo el circuito estará alambrado y cada espectador estará asegurado por invalidez parcial, total y muerte por valor de 500.000 pesos. La carrera se largará a las 10 horas con 15 segundos de intervalo entre cada máquina si no hay más de 50, y de 10 segundos si sobrepasan ese número, y lo harán de acuerdo al ranking argentino. En premios se distribuirán 3.801.600 pesos. El historial de la prueba es el siguiente: 1951) Fernández Walker (Ford) a 126,971 k.p.h. 1952) Raimundo Caparrós (Chevrolet) a 125,516 k.p.h. 1953) Dante Emiliozzi (Ford) a 146,390 k.p.h. 1954) Angel De Rosa (Ford) a 136,158 k.p.h. 1955) Agustín Aquaviva (Ford) a 134,132 k.p.h. 1956) Juan Carlos Perna. 1957) Rodolfo de Alzaga (Ford) a 146,576 k.p.h. 1958) Adolfo Sogolo (Ford). 1960) Miguel Jantus (Ford). 1962) Dante Emiliozzi (Ford) a 187,857 k.p.h. 1964) Dante Emiliozzi (Ford) a 170,196 k.p.h. 1965) Jorge Cupeiro (Chevrolet) a 159,404 k.p.h. 1966) Juan Manuel Bordeu (Chevrolet) a 165,786 k.p.h.

Día 10: HUGHES FOOT-BALL CLUB. — Organiza una competencia de Ford "T", pero al cierre de esta edición aun no había enviado a la CADAD los reglamentos de la prueba.

Día 17: CORDOBA AUTOMOVIL CLUB. — Iba a realizar una carrera de Turismo Anexo "J" en el autódromo "Oscar Cabalén", pero la fecha fue declarada LIBRE.

Día 17: AUTO MOTO CLUB SALTA. — Resignó su fecha para la realización de una competencia de Sport Prototipo en el autódromo "El Zonda" de San Juan, la cual fue otorgada al Vicente López Autómovil Club.

Día 17: VICENTE LOPEZ AUTOMOVIL CLUB. — Anuncia su "Primer Premio SP Ciudad de Vicente López", a realizarse en el autódromo metropolitano. El programa se desarrollará de la siguiente manera: 3 series de SP a 15 vueltas en el circuito Nº 9, de 3.413,66 metros y fracción. El ganador se establecerá por suma de tiempos de las tres baterías. Entre las series de SP se correrán dos baterías de 10 vueltas cada una para la clase "B" (1.150 a 2.000 cc.) de Turismo Anexo "J", con vencedor también por suma de tiempos. Esta categoría correrá también en el circuito Nº 9, de 3.413,66 mts. La competencia dará comienzo a las 9.45 horas de acuerdo a las pruebas de clasificación que se llevarán a cabo el sábado 16. La entrada popular costará 500 pesos. La escala de puntaje para SP es de 3, 2, 1 y medio punto del 1º al 4º clasificado, respectivamente. En premios habrá casi 6 millones de pesos.

Día 17: ALLEN AUTOMOTO CLUB. — Fecha para Mecánica Argentina Fórmula 1, que fue declarada LIBRE.



—¡Qué atento ha sido Ud., agente, avisándome que iba a más de 100 kilómetros por hora..., podría haber tenido algún disgusto!

Día 24: AUTO MOTO CLUB CARLOS PAZ. — Fecha para Mecánica Argentina Fórmula 1, declarada LIBRE.

Día 24: CLUB ATLETICO COMPAÑIA GENERAL DE SALTO. — Anuncia su "7ª Vuelta de Salto", para Turismo de Carretera. Se correrá en un circuito totalmente pavimentado que comprende el siguiente recorrido: Rotonda de Rojas, Ruta 30, Proximidades Rafael Obligado, Ruta 191, Acceso Chacabuco, Ruta 7, y llegada en Carmen de Areco. Por vuelta el kilometraje suma 196,133 kms. y por tres vueltas que deberán dar las máquinas totalizan 588,399 kms. La competencia contará con puntaje para el Campeonato Argentino en la siguiente escala: 9, 6, 3 y un punto del 1º al 4º clasificado, respectivamente. El historial de la prueba es el siguiente: 1962) O. A. Gálvez (Ford), en 4h.30m.45s., a 124,044 k.p.h. 1963) D. Emiliozzi (Ford), en 3h.08m.11s.1|15, a 178,466 k.p.h. 1964) L. Di Palma (Chev.), en 3h.07m.12s.4|5, a 179,394 k.p.h. 1965) R. Roux (Chevrolet), en 3h.06m.44s.1|5, a 179,852 k.p.h. 1966) A. Viale (Falcon), en 3h.05m.13s.2|5, a 181,321 k.p.h. 1967) J. Manzano (Torino), en 2h.47m.49s.4|5, a 194,446 k.p.h.

Día 31: AUTOMOVIL CLUB LAS FLORES. — Anunció una competencia de Turismo Anexo 'J', pero al atrasarse las obras del autódromo "Las Flores", la fecha fue declarada LIBRE.

Día 31: ASOCIACION VOLANTES DE GENERAL ROCA. — Fecha para Mecánica Argentina Fórmula 1, declarada LIBRE.

Día 31: AUTOMOVIL CLUB RIO CUARTO. — Con la colaboración del Club Atlético Maggiolo anuncia una jornada de Sport Prototipo con puntaje, por el Premio Inauguración Autódromo Maggiolo, escenario totalmente pavimentado, de 5.133,78 metros de trazado. Se efectuarán 3 series de 20 vueltas cada una, totalizando 188 kms. 26,80 mts., con clasificación por suma de tiempos. La primera batería se largará a las 10. Premios: 4.835.000 pesos. El sábado 30, de 14 a 16,30 horas, se disputarán las vueltas de clasificación.

Día 31: ASOCIACION ARGENTINA DE AUTOMOVILES SPORT. — Anuncia una jornada de Turismo, ... y M.A. F-2 en el autódromo metropolitano. En anexo jota, series de 15 ó 20 vueltas, circuito 3 de 3.934,11 m., para cada cilindrada. Para F-2, 20 rondas, en el mismo circuito y como complemento, una prueba para "Novicios", 10 vueltas, circuito 5 de 2.126,31 metros. Hay 2 millones en premios y los 30 mejores tiempos del conjunto de las 3 clases de anexo jota, disputarán una final en el 3. La jornada comenzará a las 12.30, si el reglamento resultara aprobado por la CADAD.

• ZONALES

FEDERACION REGIONAL Nº 4 (Campeonato Zonal de S. Fe)

Día 10: CLUB ATLETICO MAGGIOLO. — En Maggiolo.

Día 17: BELGRANO MOTOR CLUB. — En Colonia Belgrano.

FEDERACION REGIONAL Nº 6 (Camp. Zonal del Litoral)

Día 10: AUTO CLUB GUALEGUAYCHU. — En Gualeguaychú.

Día 24: AUTO CLUB NOGOYA. — En Nogoyá.

FEDERACION REGIONAL Nº 7 (Camp. del Nordeste Argent.)

Día 10: AUTOMOVIL CLUB MISIONES. — En Santa Inés, a 10 kms. de Posadas.

Día 31: CHARATA AUTO CLUB. — En Charata (Chaco).

FEDERACION REGIONAL Nº 8 (Campeonato Zonal Cuyano)

Día 17: AUTOMOVIL CLUB MERCEDES. — En Mercedes, San Luis.

• FOMENTO

Día 10: ASOCIACION VOLANTES LIMITADA "27". — Carrera organizada por el Club Juventud Unida, en la localidad 30 de Agosto, con puntos para el campeonato argentino de esa especialidad.

Día 31: ASOCIACION VOLANTES LIMITADA "27". — Prueba de la especialidad a total beneficio de la Cooperadora Escuela Nº 11 de Presidente Derqui, partido de Pilar. La misma se llevará a cabo en el circuito "El Morocho".

• REGULARIDAD

Día 3: CLUB ARGENTINO DE REGULARIDAD. — 7ª prueba puntable por el Campeonato Porteño de Regularidad, para 1ª, 2ª y 3ª categoría. Se larga a las 7 horas desde el Km. 36 de la Ruta 200, para dirigirse a Navarro, San Andrés de Giles, Lobos, Navarro y Las Heras.

Día 3: CLUB DE LEONES DE BERNAL. — Para 3ra. V. O. y debutantes entre Bernal, Monte y regreso. Largada desde 9 de Julio 345, a las 8 horas.

Día 3: CAMARA DE COMERCIANTES DE REPUESTOS PARA AUTOMOTORES. — Categoría reservada, entre Adrogué, Brandsen y Monte. Largada desde Av. Hipólito Yrigoyen 841, a las 9 horas.

Día 10: COOPERADORA ESCUELA DIFERENCIAL 501 "DIAPASID". — Para 3ra. y debutantes V. O., entre Ramos Mejía, Lobos y regreso. Largada desde French 149, a las 8 hs.

Día 10: EGRESADOS COLEGIO COMERCIAL DE ZARA-

TE. — Para 3ra. y debutantes, entre Zarate, Brandsen, San Antonio de Areco y regreso. Largada desde la estación de Zárate, a las 8 horas.

Día 10: CLUB EMPLEADOS BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA ARGENTINA. — Entre General Paz y Panamericana, Campana, San Antonio de Areco y San Andrés de Giles. Largada desde punto de partida, a las 8 horas.

Día 10: INSTITUTO SAN ALFONSO. — Para 3ra. y debutantes, entre Quilmes, Brandsen, Monte y regreso. Largada desde Av. Calchaquí 671, a las 8 horas.

Día 15: CENTRO ESPAÑOL DE MAR DE AJO. — Para 1ª y 2ª con velocímetro especial y 3ª y debutantes V. O., entre Buenos Aires y Mar de Ajó. Largada desde Ruta 2 detrás de la rotonda de la fábrica "Alpargatas", a las 6 horas.

Día 17: AUTOMOVIL CLUB MENDOZA. — "4ª Vuelta de San Juan", con puntaje para el Campeonato Mendocino de Regularidad.

Día 17: COLEGIO INDUSTRIAL MARTIN GUEMES. — Para 3ª y debutantes entre Florida, Pilar, San Antonio de Areco y regreso. Largada desde Av. San Martín 4650, a las 7 horas.

Día 24: CLUB CULTURAL Y DEPORTIVO GENERAL SAN MARTIN. — Para 2ª y 3ª, entre José C. Paz, San Antonio de Areco y regreso. Largada desde Ruta 197 altura José C. Paz, a las 8 horas.

Día 31: FEDERACION NOROESTE PEÑAS FOLKLORICAS. — Para 3ª V. O. entre San Isidro, San Antonio de Areco y regreso. Largada desde Club "El Lazo" de San Isidro, a las 8 horas.

• Todas estas pruebas, a excepción de la del día 17 (Mendoza), serán fiscalizadas por el CAR (Club Argentino de Regularidad).

• RALLY

Días 13, 14, 15 y 16: ASOCIACION CORDOBESA DE VOLANTES. — Anuncia su "Tercer Rally de Invierno", con las siguientes cabeceras: Buenos Aires, Rosario, Tucumán, Mendoza, La Plata, Tres Arroyos, Bahía Blanca, Bariloche, Montevideo (Uruguay) y Córdoba. El recorrido fue dividido en dos etapas. La primera: Córdoba, Río Tercero, Río Cuarto, Carlos Paz, Copina, Villa Dolores, Cruz del Eje, La Falda, Carlos Paz (1.200 kms.). La segunda: Carlos Paz, Capilla del Monte, Ongamira, Villa Mitre, Rayo Cortado, Chañar, Funes, Cruz del Eje, Soto, Taninga, Los Gigantes y Carlos Paz (700 kms.). Las categorías: "A" hasta 1.150 cc.; "B" de 1.150 a 2.000 cc. y "C" más de 2.000 cc.

• PEÑAS

Día 10: PEÑA AUTOMOVILISTICA R. P. M. — Organiza la 5ª prueba de regularidad de la actual temporada, reservada para 3ª categoría V. O. y novicios, con largada a las 7,30 hs. El recorrido será: Capital, Monte, Brandsen, Capital. Las inscripciones se reciben en Andalgalá 1961, Capital.

Día 17: PEÑA TUERCA PAREJENSE. — Torneo de karting y motos.

• BUSQUEDA DEL TESORO

Día 10: PROMOCION 70 DE LA ESCUELA NACIONAL DE EDUCACION TECNICA Nº 1 DE MORON. — Organiza una competencia de este tipo entre Castelar y Morón con grandes premios. Inscripciones: estación de servicio ESSO de Lincoln y Arias, Castelar Norte.

• INTERNACIONAL

Días 2 y 3: FRANCIA. — Carrera de San Dominique.

Días 2 y 3: FRANCIA. — Carrera de Landes, para SP sin puntaje.

Días 2 y 3: ESTADOS UNIDOS. — Carrera de Bridgehampton.

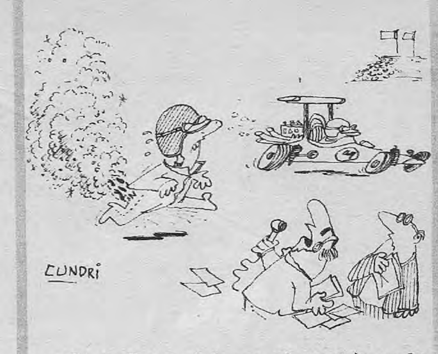
Día 3: ITALIA. — Carrera de Cesana Cestriere, para T, GT, S y SP.

Día 3: PORTUGAL. — Rally de Beira.

Día 3: ITALIA. — "18º Premio Pergusa", para F-3 y F-850.



—¡Ufa, vos y tu barra seguidora!...



—Se confirma nomás que al campeón se le recalentaba el motor de su máquina.

Día 3: ITALIA. — Trofeo Micangeli, para T, GT, S, SP, F-3 y F-850.

Día 3: ITALIA. — Copa Montalbano, para T, GT, S y SP.

Día 3: ALEMANIA. — Gran Premio de Alemania, para F-1, con puntaje para el Campeonato Mundial de Conductores. El año pasado se corrió el 4 de agosto en Nürburgring, circuito de 22,835 kms. para 14 vueltas totalizando 319,690 kms. Se corrió bajo el peor estado del tiempo (temporal), de los últimos 30 años. Ganó Jackie Stewart (Esc.), con Matra-Ford, en 2h.9m.3s.2|10, a un promedio de 131,900 k.p.h.; 2º Graham Hill (GB), con Lotus-Ford, y 3º Jochen Rindt (Austria), con Brabham Repco.

Día 10: URUGUAY. — Turismo Grupo 2 en el autódromo "Victor Borrat Fabini" de El Pinar.

Día 10: ESTADOS UNIDOS. — Carrera de Donnybrooke.

Día 10: CHILE. — Prueba en el circuito de "Las Viscachas".

Día 10: ESTADOS UNIDOS. — Carrera de Watkins Glen, para Turismo.

Día 10: ITALIA. — Copa Carotti, para T, GT, S y SP.

Día 10: ITALIA. — Carrera de Monte Erice, para T, GT, S y SP.

Día 10: ITALIA. — Copa Apruzzi, para T, GT, S y SP.

Día 10: INGLATERRA. — Competencia en Thruxton, para SP sin puntaje.

Día 10: AUSTRIA. — Gran Premio de Austria, por el Campeonato Mundial de Marcas.

Día 15: ITALIA. — "9ª Copa Ciudad de Enna", para GT, S y SP.

Día 16: INGLATERRA. — Carrera de Oulton Park, para F-1 sin puntaje.

Día 17: ESTADOS UNIDOS. — Carrera de Lexington, con puntaje para la Copa Can-Am (Canadá-América).

Día 17: ITALIA. — Carrera de Roseto Abruzzi, para T, GT, S, SP y F-3.

Día 17: SUIZA. — Carrera de la Costa de Luzzone.

Día 17: ITALIA. — Carrera de Svolte di Popoli, para T, GT, S y SP.

Día 19 al 23: ALEMANIA. — 84 Horas de Nürburgring o "Maratón de la Ruta", reservada para la categoría Turismo. Participará la "Misión Argentina" (autos, pilotos, mecánicos) compitiendo con las marcas más famosas del mundo. Ver páginas 14, 15 y 16 de esta edición.

Días 23, 24 y 25: URUGUAY. — Rally del Litoral.

Días 23 y 24: DINAMARCA. — Carrera de Jillands Ringen, para SP sin puntaje.

Día 24: PARAGUAY. — Tercera prueba del "Primer Campeonato Shell" (Rally).

Día 24: ITALIA. — Gran Premio del Mediterráneo, para F-2 con puntaje para el Campeonato Europeo.

Día 24: ITALIA. — Copa Teodori, para T. GT, S. SP y F-3.

Día 24: ITALIA. — Carrera de Malegno Borno, para T, GT, S, SP, F-3, F-850 y K-250.

Día 24: ESTADOS UNIDOS. — Carrera de Laguna Seca, para T.

Día 28: ITALIA. — Trofeo Cadetti, para F-M.

Días 30 y 31: PORTUGAL. — Carrera de Villa del Conde, para SP sin puntaje.

Día 31: SUECIA. — Carrera de Mantorp Ring, para T, GT, S, SP y F-3.

Día 31: HOLANDA. — Carrera en Zandvoort, por el Campeonato Europeo de Turismo.

Día 31: ITALIA. — Carrera de Cefalí Gibilmanna, para T, GT, S y SP.

Día 31: ITALIA. — Carrera de Caprino Spiazzi, para T, GT, S, SP, F-3 y F-850.

NOMENCLATURA: F-1 (Fórmula 1); F-2 (Fórmula 2); F-3 (Fórmula 3); T (Turismo); GT (Gran Turismo); S (Sport); SP (Sport Prototipo); F-850 (Fórmula 850 centímetros cúbicos); K-250 (Karting hasta 250 centímetros cúbicos); FM (Fórmula Monza).



CAÑO DE ESCAPE

REINA DE LA MECANICA DEL 69

Durante la gran fiesta del Mecánico Automotor en el 35º aniversario de la Unión Propietarios de Talleres Mecánicos de Automóviles, fue elegida la soberana del año 69. El jurado optó, entre 27 aspirantes, por Galina Babes; bellísima rubia de 22 años, y como princesas surgieron otras dos beldades: Graciela Montero, de 18 y Susana Arnelli, de 14 robustos años. Galina I se familiarizó con los "fierros" en el taller de su padre, le gustan las carreras y tiene un novio "tuerca". Lástima, pero algún defecto tiene.

• DESBANDE

Como no había carreras aquí, Pairetti se fue a correr a Chile. Cuando casi ganaba, desbandó una goma. Y al final, primero Garafulic (cuidado al pronunciarlo, a lo mejor se lastima). Pairetti entró quinto y cuarto Juan Band. Band no desbandó la goma.

• ACCIDENTE

—Pascualini no pudo entrar con buen pie en el Cabalén.

—¡Claro!... Se le quemó el día anterior.

• PELIGRO

Reutemann y Bordeu debieron ser auxiliados al final, por los gases tóxicos que emanaban, por una deficiencia, hacia la cabina. Nos preocupaba Andrea Vianini, quien anunció su propósito de volver a la Garrafa...

• CORREO

ZOILO LIBI D'INOSO (Capital). — Su pedido de que publiquemos un churro en auto, como hemos hecho muchas veces en esta sección, no puede ser con esa actriz de cine que usted nombra. No queremos líos, por poner a Heddy Lamarr... en coche.

• ZOO

Un funcionario del Jardín Zoológico ha enviado una nota a los diarios protestando contra los automovilistas por "competencia desleal". Origina el malestar de los "cuatro patas" contra los "cuatro ruedas", la circunstancia especial de que los mecánicos se meten con los de sangre y hueso: Resulta que entre los automóviles hay "Liebres" "Camellos", "Halcones", "Chivos", un circuito se llama "Los Cóndores", en la CADAD están Baca y Grillo. Y de yapa... en las carreras, los "potrillos" que nunca faltan...

• TORINOS

—¿Con qué coche corrieron Riva y Ruesch?

—Numa... cuerdo.

• FRUTOS

—Se solucionó el problema de la próxima Vuelta de la Manzana.

—¿Sí?...

—Sí; en la próxima no habrá dudas de que la distancia será mayor a los 1.500 kilómetros...

—Ya sé... Entonces será La Vuelta de la Sandía...

• CALIBRE

Se daba corte porque corría pruebas mecánicas... y apenas andaba en carreras de motociclismo. Y decía: "Soy un tuerca bárbaro" (Y el TUERCA bárbaro... era apenas un Tornillito...).

• LARGADA

Ganaba siempre las carreras tipo LE MANS. Hasta que descubrieron que era campeón de los cien metros llanos...

COSAS DE RIPLEY

Juan Manuel Fangio, quíntuple campeón mundial de automovilismo, adquirió en su vida deportiva treinta "bólidos" de carrera. En la actualidad posee tres turismos: un "Mercedes Sport", un "Torino" y un "Mercedes 250"

FOTO PARA UN CUADRO

A este pibe le gustan las carreras y es lógico: su abuelo, que aparece a su lado, es un "tuerca" de ley. En efecto, se trata nada menos que de don Alfredo Ruata, presidente de Fric-Rot S. A., y el guapísimo nieto es Hernán Gastón Albano, quien por ahora prefiere andar con un solo "HP" de potencia. Es que las carreras que le gustan a este joven jinete, ¡son las de caballos! Sin embargo, no hay que desesperar, ya que en cualquier momento lo pica el "bichito" y puede salir asistiendo a Daporta, Fric-Rot en mano.



COCHE A LA VISTA. Rodríguez Peña 794, piso 1º, oficina 4, T. E. 44-2213 y 3341, Buenos Aires. Fundada el 1º de octubre de 1947. APARECE EL 1º DE CADA MES. Precio del ejemplar en la República Argentina, $ 100 m/n. Números atrasados $ 150 m/n. Sólo se aceptan suscripciones por períodos de un año. Suscripción anual $ 3.000, incluido un SEGURO DE TRANSITO de 500.000 pesos m/n., válido por un año a residentes en el país, de ambos sexos de 18 a 65 años de edad. Distribuyen esta revista en Capital y G. Buenos Aires Distribuidora RUBBO, J. de Garay 4226, T. E. 923-4725, Interior y Exterior: SADYE, S.A.C.I., Belgrano 355, P. 9 y 10, T. E. 30-1536, 1537, Bs. As., Rep. Arg. Preparación HUECO - PRE Composición: Linotipia MONTES DE OCA. Impreso: Tall. Gráf. GOYA.

CORREO ARGENTINO — Franqueo Pagado Concesión Nº 4.934 — Tarifa Reducida Concesión Nº 3.730 — Registro de la Propiedad Intelectual Nº 976.872

COCHE A LA VISTA!..

CARLOS PASCUALINI

CORTE ESTA LAMINA DE COLECCION POR LA LINEA DE PUNTOS